P.R.E.D.I.T.

Recherches stratégiques

Programme mobilisateur n° 6

"Lieux de transport : continuité et rupture"

Les petites gares du périurbain en Région Tourangelle

Rapport final

novembre 1999

Atelier d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

P.R.E.D.I.T.

RECHERCHES STRATÉGIQUES
Programme mobilisateur n°6
“Lieux de transport : continuité et rupture”
DRAST - Ministère de l’Equipement

LES PETITES GARES DU PÉRIURBAIN EN RÉGION TOURANGELLE

“Continuité territoriale et rupture de charge”

Recherche n°97.MT 55

Rapport final
Novembre 1999

GROUPE DE TRAVAIL

Equipe d’étude

Atelier d’Urbanisme de l’Agglomération de Tours
Jean Grébert
Frédéric Toupin

Beauvais Consultants
Jean-Marie Beauvais

Partenaires

Direction Déléguée au Périurbain SNCF
Guy Chironnier

Direction Région de Tours SNCF

SOMMAIRE

- PRÉSENTATION DU CONTEXTE
  - Comment dynamiser la desserte collective du périurbain ?
  - Migrations alternantes et saturation du réseau routier
  - Exploiter l'étoile ferroviaire
- PERFORMANCES INÉGALES DES FAMILLES DE GARES
  - Les petites gares du périurbain en région tourangelle
  - De quoi dépend la fréquentation des gares ?
  - Comment sélectionner les gares du périurbain tourangeau ayant un potentiel ?
- SCÉNARIOS D'AMÉLIORATION SELON TROIS AXES : TRANSPORTS, URBANISME, SERVICES
  - Projet pour des gares efficaces
  - Orientations opérationnelles
  - Quelles mesures "transport" proposer pour augmenter la fréquentation des gares ?
  - Quelle marge de manœuvre urbaine ?
  - Quelle offre de services au quotidien ?
- BOÎTE À OUTILS: ÉVALUATION ET ACTIONS
  - Une démarche transposable
  - Une panoplie de services
- PERSPECTIVES
  - Mode d'emploi
  - Le rôle des pôles
  - Gain individuel et profit collectif
- ANNEXE

PRÉSENTATION DU CONTEXTE

COMMENT DYNAMISER LA DESSERTE COLLECTIVE DU PÉRIURBAIN ?

Depuis vingt ans, l'agglomération tourangelle a vu un accroissement de 14% de sa population pour une consommation de territoires urbanisés supplémentaires de 70%.

Face à d'une part, une baisse de productivité des transports collectifs périurbains et d'autre part, à un manque d'optimisation de l'organisation spatiale (répartition du bâti, des activités, des zones commerciales, développement des réseaux de voiries, insuffisance et dysfonctionnement des réseaux d'assainissement, ...) une recherche sur des modalités concrètes de mise en œuvre d'interactions transport-urbanisme est à entreprendre.
Comment faire se rejoindre l'espace urbain et l'espace des transports en région tourangelle ?
Les différentes formes d'espaces-gares s'avèrent être des lieux stratégiques, interface entre le réseau et le territoire desservi, lieu de contact entre la ville agglomérée et sa périphérie, porte d'entrée ou de sortie de la ville, première étape d'accès à un parcours à grande vitesse qui empruntera une Ligne Grande Vitesse ou un transport intercontinental.
L'organisation en étoile ferroviaire d'un réseau de transport régional et le projet d'implantation d'un transport en commun en site propre font de l'agglomération tourangelle, un lieu d'expérimentation particulièrement favorable.
L'objectif est d'arriver, à terme, au fonctionnement d'un système minimisant les ruptures de charge et optimisant les temps de parcours internes au réseau.
L'optique transport doit être abordée de manière large et multimodale en considérant la chaîne de déplacements dans son intégralité et en prenant en compte tous les moyens de déplacement permettant de se rabattre vers les points d'entrée du réseau.
Des études notent que la population s'éloigne de plus en plus des gares, phénomène peu favorable au transport ferroviaire. Par exemple, sur la ligne Tours-Bourges, la distance moyenne entre la gare et le barycentre de population de la commune desservie est passée de 4,1 kilomètres à 4,7 kilomètres entre les deux derniers recensements, c'est-à-dire qu'elle a augmenté d'environ 1% par an (source Beauvais Consultants).
Face à ce mouvement contradictoire, comment dynamiser la desserte en transports en commun d'une région urbaine ?

DE LA TÂCHE D'HUILE À L'URBANISATION DRAINANTE

Dans d'autres pays européens (Allemagne, Pays-Bas) une relation étroite existe entre planification territoriale et évolution des réseaux de transports, les lignes ferroviaires ayant un rôle structurant sur l'avancée d'une urbanisation particulièrement maîtrisée.
Le cas de Karlsruhe est souvent cité en exemple. Comment réussir une transposition de ce concept dans une agglomération telle que Tours ? Quelles mesures d'accompagnement inventer ?
Une entreprise de transport a un rôle fédérateur pour mettre en place un système de par-

tenariat qui ne soit pas une juxtaposition de la diversité des composants. Il faut créer les outils et la dynamique nécessaires pour penser de façon globale le transport, le service, l'aménagement urbain.
Les transports ferroviaires et urbains ont un rôle à jouer dans la structuration de l'agglomération, mais en quoi l'aménagement de l'espace peut induire du trafic sur ces réseaux ? Quels sont les leviers potentiels ?
Comment l'exploitation de l'étoile ferroviaire peut permettre un fonctionnement plus équilibré de l'agglomération ?

LE CONTACT RURAL-URBAIN

La mise en contact du rural et de l'urbain de manière presque immédiate implique de trouver des "correspondances" entres pôles d'échanges urbains et gares du périurbain.

L'ENJEU DE L'ORCHESTRATION DES SERVICES

La qualité de service est au cœur des attentes exprimées par les usagers.
Les innovations constituent des leviers pour l'augmentation de la fréquentation des transports urbains.
Le déplacement n'est plus un acte isolé, mais une composante prise dans l'ensemble d'une chaîne d'activités et dans une course à la recherche d'utilités renouvelées. Preuve en est la diminution de la part du motif domicile-travail au profit de celui "autre motif" englobant achats, loisirs.
Le développement des services connexes, d'accompagnement va dans le sens de cette globalisation.

La démarche demeure cependant insuffisante car elle ne reste liée qu'à une fraction de la chaîne de déplacements et met en œuvre des services efficients à l'intérieur de frontières institutionnelles et territoriales très circonscrites.

Comment élargir le cadre d'application de ces services ?
L'innovation ne repose pas dans l'invention de services sophistiqués mais dans une nouvelle organisation de ces services à juxtaposer dont l'utilité collective et les capacités de redistribution dépendront des dosages et des combinaisons.

Comment aller plus loin dans l'intégration des déplacements à la vie urbaine ?

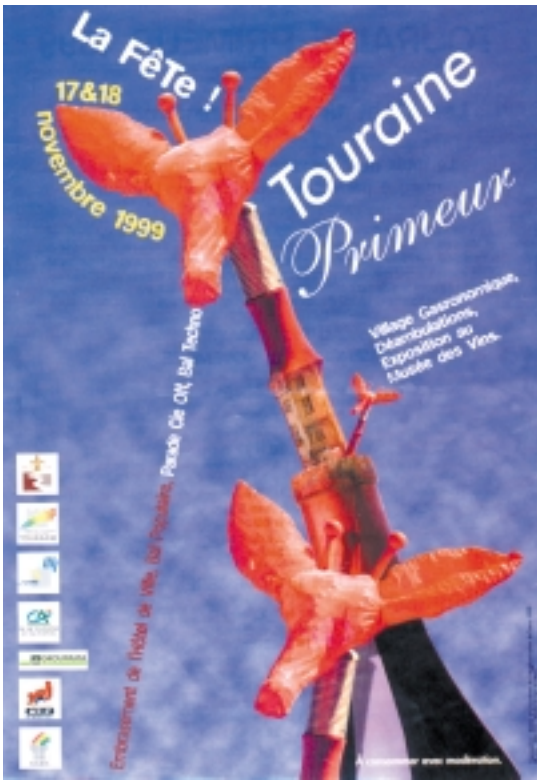
La Direction Régionale de Tours a engagé un vaste programme de mise en valeur de ses espaces-gares visant à renforcer l'identité de ces endroits pour en faire des lieux significatifs prenant en compte des considérations **d'appartenance régionale, d'articulation urbaine, de singularité de la gare.**
Ce soucis de valorisation est une première étape qui reste à renforcer notamment par rapport au deuxième point.

Quels services minimaux mettre en œuvre pour garantir une animation et une fréquentation effective de la gare ?
Les services basiques restructurés (automates, aménités, stationnement) sont nécessaires au fonctionnement du lieu. Ils sont un levier insuffisant pour une fréquentation conviviale et attractive.
Quel partenariat développer avec les collectivités locales (communes, département, région) pour faire des points d'arrêt des élé-

ments-relais forts dans la vie quotidienne des usagers et des habitants ?
Quel programme d'accompagnement mettre en place ?
Ainsi, deux éléments sont à considérer : le degré d'innovation de ces services, et le degré d'innovation de la combinaison de ces services.
L'objectif est de faire de l'espace-gare un commutateur dans la ville, à l'échelle du bourg desservi. Les commerces et services sont vecteurs de centralité.

QUEL COMMUTATEUR POUR "COMMUTERS" ?

Quels services développer pour faire l'interface avec la ville ?
Pourquoi, par exemple, ne pas organiser certains jours des marchés sur la place de la gare et la transformer en place du marché ?
De nombreux services, si cela est étudié plus finement, peuvent prendre appui sur le support capteur de flux qu'est la gare et par là même orienter et dévoiler un regard nouveau pour les transports en commun ferrés, en faisant passer le villageois, du statut d'habitant à celui d'usager.
L'espace gare peut devenir un lieu d'événement et la composante festive du voyage est à prendre en considération.



Il est intéressant de concentrer la réflexion sur des comportements d'achat liés à l'"aller et au retour" avec entre les deux un laps de temps : teinturier, développement photographique, réparation, ... ou à la "commande" de prestations : centrale d'achat et livraison à domicile, agence de baby-sitters, achats de titres de transport ou de spectacles, ...

Concentrer les utilités en un lieu est également pertinent, engendrant une mutation partielle ou totale de la gare : bâtiment-voyageurs reconverti en mairie par exemple.

La chaîne de déplacements comprenant des séquences en voiture particulière a certainement un rôle à jouer et pourquoi ne pas localiser une station-service près de la gare, voire l'intégrer à l'espace gare avec un garage et un atelier de réparation d'automobiles.
Commerces et services pertinents peuvent permettre de développer de nouvelles formes d'intermodalité.
A l'échelle de la région urbaine, le réseau met en relation des points d'arrêt hiérarchisés, véritables "stations de services", chacune ayant un rôle à jouer. Comment établir cette hiérarchie ? Quelles complémentarités entre les points d'arrêt ?

MIGRATIONS ALTERNANTES ET SATURATION DU RÉSEAU ROUTIER

Le département d'Indre-et-Loire, et plus particulièrement un territoire que l'on peut délimiter par l'aire du Schéma Directeur de l'Agglomération Tourangelle, est fortement marqué par une structure monocéphale, organisée autour de la ville de Tours qui est l'origine ou la destination d'une grande partie des flux. L'attraction de Tours et de sa première couronne sur le reste du périmètre du Schéma Directeur est considérable :
- 28 000 entrées journalières à destination de Tours,
- 25 000 entrées journalières à destination de la première couronne.

Le pôle d'emplois que constitue ce secteur engendre des migrations alternantes extrêmement importantes. L'importance de la ville de Tours peut se traduire par ce seul chiffre : 75% des actifs du bassin d'emplois travaillent dans la ville centre.

L'Agglomération Tourangelle se compose de plusieurs niveaux de territoires :
- **Un centre urbain** localisé à Tours, entre Loire et Cher, lieu de forte concentration des activités tertiaires et du pouvoir administratif. Les autres quartiers de Tours, au Nord de la Loire et au sud du Cher fonctionnent déjà comme une première couronne.

- **Une première couronne urbaine** comprenant l'ensemble des communes qui sont en contact direct avec le centre, à savoir Joué-lès-Tours (deuxième ville du département), Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Cyr-sur-Loire, La Riche, Chambray-lès-Tours et Saint-Avertin. Ce secteur, de par son poids de population et d'emplois, est à l'origine d'importants flux externes (vers Tours notamment) et internes.
Cette périphérie urbaine fonctionne de façon hétérogène. En effet, nous constatons l'émergence d'une forte entité territoriale au sud (et sud-est) de Tours, constituée des communes de Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Avertin, Chambray-lès-Tours et Joué-lès-Tours. Les échanges de ces quatre communes avec la ville centre sont extrêmement forts. L'importance des flux sortants de Joué-les-Tours et de Saint-Avertin démontre le caractère résidentiel de ces deux communes. Par contre, Saint-Pierre-des-Corps et Chambray-lès-Tours reçoivent énormément de flux chaque matin, laissant ainsi deviner le nombre important d'emplois existants dans ces deux communes (activités essentiellement industrielles pour Saint-Pierre-des-Corps, activités plutôt commerciales pour Chambray-lès-Tours).

- **Les deuxième et troisième couronnes urbaines** sont animées de mouvements moins importants de par la moindre densité de population et d'emplois que l'on y trouve. Mais ceux-ci ne sont pourtant pas à négliger dans la mesure où, d'une part, ces déplacements sont en expansion, surtout dans la deuxième couronne et, d'autre part, ces espaces fonctionnent non seulement comme diffuseurs de flux (actifs travaillant dans le noyau urbain) mais aussi comme capteurs de flux (mouvements internes ou provenant du noyau urbain). Plusieurs petits centres économiques sont aujourd'hui bien définis ou en développement comme Fondettes, Montlouis-sur-Loire ou Ballan-Miré. D'autres sont prédestinés à le devenir, comme Esvres-sur-Indre, Larçay, Véretz ou encore Sorigny. Ces centres satellites, distincts, hiérarchisés, qui fonctionnent d'une part avec la conurbation tourangelle et d'autre part comme petites régions traditionnelles, plus ou moins autonomes, sont autant de relais à valoriser pour le développement.
Les communes qui ont vu leur fonction résidentielle prendre de l'importance ont aujourd'hui un fort taux de dépendance en matière d'emploi avec Tours. Nous pouvons notamment remarquer un quart nord-nord/ouest

comprenant Mettray, Charentilly, Saint-Roch, Fondettes, La Membrolle-sur-Choisille. Le cas de Monnaie au nord - nord-est est assez spectaculaire, puisque la commune est passée de moins de 25% d'actifs travaillant à Tours en 1982 à plus de 40% en 1990. Au sud, les communes de la vallée de l'Indre (Artannes-sur-Indre, Monts, Veigné, Esvres-sur-Indre) ont connu une dynamique similaire. Globalement, seules les communes où le caractère rural est encore profondément marqué, le plus souvent en frange du périmètre du Schéma Directeur, sont encore relativement préservées de l'influence tourangelle en matière de migrations alternantes (Sorigny, Reugny, Vernou-sur-Brenne, Chançay, Noizay). La Loire semble représenter une véritable coupure dans les relations emplois-résidence. En 1982 comme en 1990, peu d'actifs du nord de la Loire venaient travailler au sud et vice versa. L'absence d'autre véritable pôle d'emploi que Tours au nord de l'agglomération entraîne tous les actifs de ce secteur vers la ville centre, ce qui n'est pas le cas au sud, puisque les quatre communes du sud de la première couronne (citées précédemment) ont un réel pouvoir d'attraction sur le bassin d'habitat de toute la partie méridionale de l'aire du Schéma Directeur : vallée du Cher, vallée de l'Indre, plateau de Champeigne.

Si nous nous attardons enfin sur les migrations entre communes de la seconde couronne, nous pouvons remarquer l'existence d'un tissu relationnel organisé par les sous-régions caractéristiques de la Touraine. Nous notons ainsi que des relations de proximité s'organisent autour d'un pôle constitué par les communes de Luynes et Fondettes au nord de la Loire, autour de Montlouis-sur-Loire à l'est, de Ballan-Miré au sud. La vallée de l'Indre, sans réelle polarisation, possède des flux entremêlés entre une dizaine de communes. Il semble très important pour conforter leur rôle de relais économiques que ces différents pôles soient parfaitement reliés au noyau urbain.

Le département possède enfin un certain nombre de petites villes qui engendrent des flux avec l'agglomération, comme Chinon, Amboise, Azay-le-Rideau et Loches. Il existe également un ensemble de villes extra-départementales qui possèdent certaines relations avec l'agglomération tourangelle : Saumur, Poitiers, Blois, Orléans, Vendôme, Le Mans. Chacune de ces villes est reliée non seulement par la route, mais aussi par le fer.

L'automobile occupe une place très importante dans la répartition modale de ces déplacements, avec quasiment 80% des déplacements motorisés. Sa prééminence s'accentue à l'heure de pointe du soir par rapport aux autres modes et principalement par rapport aux transports en commun. Le réseau cyclable manque d'attractivité et les deux roues ne représentent qu'une faible part des déplacements. La marche à pied représente globalement 25% des déplacements tous modes. Si l'écart entre transports en commun et voitures particulières est le plus faible lors de l'heure de pointe du matin, la part des transports collectifs s'écroule dans la soirée de par le manque de compétitivité du réseau de bus. Même le soir (après 19 heures) ou pendant les périodes creuses, malgré une vitesse commerciale supérieure et les efforts de «Fil Bleu» pour augmenter les fréquences, les déplacements s'effectuent de façon plus accrue en voiture particulière. Ceci montre bien qu'à Tours, comme dans beaucoup d'agglomérations le transport en commun n'est pas considéré comme un moyen naturel de transport mais qu'il concerne une population qui lui est essentiellement captive.

L'importance des mouvements pendulaires conduit à une saturation du réseau routier aux heures de pointe sur certains axes, notamment l'axe principal nord-sud, constitué par l'avenue de la Tranchée, la rue Nationale, l'avenue de Grammont et la RN 10, ainsi que sur l'axe est-ouest formé par les boulevards Béranger et Heurteloup.
Pour contrer cette saturation du réseau routier, plusieurs solutions sont prévues (bouclage de la ville par une rocade, projet de transport collectif urbain en site propre...) mais aucune d'elles ne résout réellement les problèmes de flux centre-périphérie. Il semble donc intéressant aujourd'hui de s'intéresser aux chaînes de déplacements des habitants de l'agglomération tourangelle et d'étudier comment il serait possible de réexploiter l'étoile ferroviaire de l'agglomération actuellement sous-utilisée.

EXPLOITER L'ÉTOILE FERROVIAIRE

Tours se trouve être le centre d'une étoile ferroviaire à huit branches, sur laquelle circule un trafic national (Paris-Bordeaux, Paris-Lille (Bruxelles bientôt), Lyon-Nantes), régional (Blois, Orléans, Saumur, Angers, Le Mans, Bourges,Vendôme, Poitiers, Vierzon...) et local. Le département comprend 480 km de lignes SNCF, dont 186 km de lignes électrifiées, 232 km de voies uniques et 370 km de lignes ouvertes au trafic voyageurs. L'agglomération a conservé un réseau ferroviaire périurbain reliant non seulement les autres pôles urbains du département ou immédiatement extérieurs (Loches, Amboise, Chinon, Langeais et au-delà, Blois, Saumur...), mais également de petites gares comprises dans l'aire du Schéma Directeur, actuellement faiblement utilisées. Le trafic local nous intéresse directement, car il relie Tours à certaines communes que nous avions repérées comme étant l'origine d'importants échanges quotidiens avec la ville centre :

Vers le nord
- direction Neuillé-Pont-Pierre
desserte de La Membrolle-sur-Choisille, Saint-Antoine-du-Rocher
- direction Château-Renault
desserte de La Membrolle-sur-Choisille, Notre-Dame-d'Oé, Monnaie

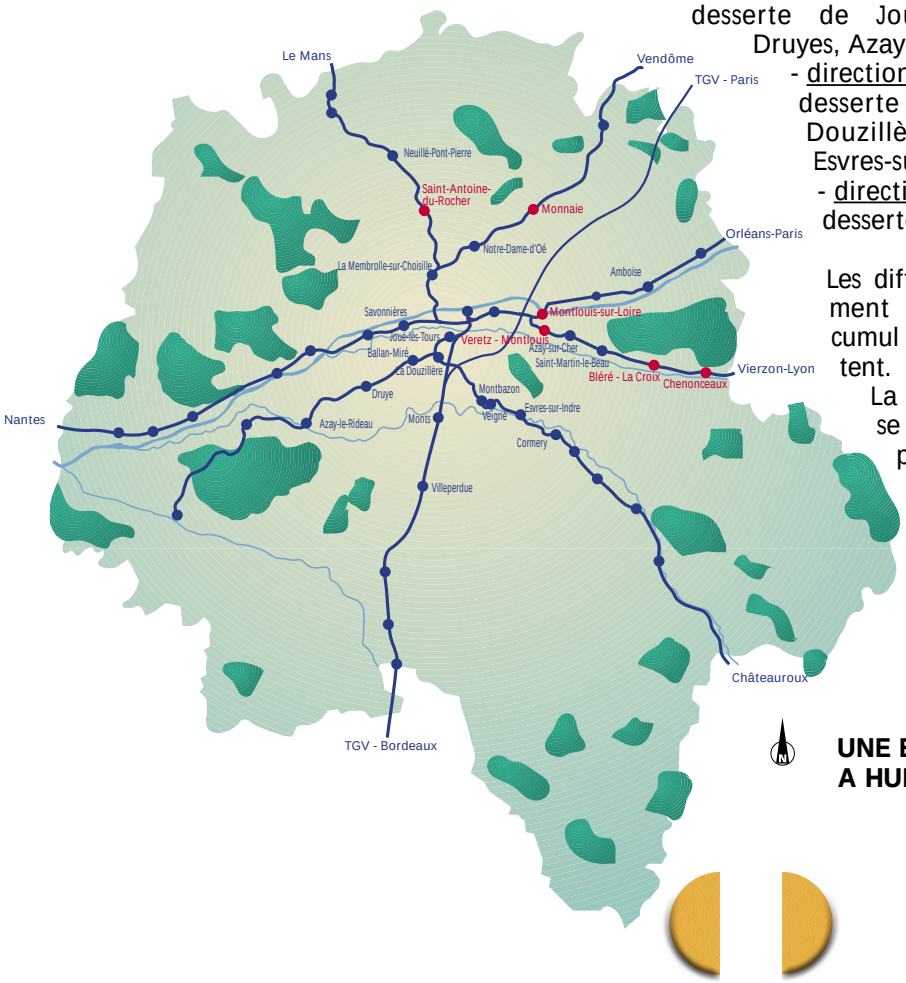
Vers l'ouest
- direction Langeais
desserte de Saint-Genouph, Savonnières, Cinq-Mars-la-Pile

Vers l'est
- direction Amboise
desserte de Montlouis-sur-Loire,
- direction Bléré-la-Croix
desserte d'Azay-sur-Cher, Saint-Martin-le-Beau, Veretz-Montlouis

Vers le sud
- direction Chinon
desserte de Joué-lès-Tours, Ballan-Miré, Druyes, Azay-le-Rideau
- direction Loches
desserte de Joué-lès-Tours, La Douzillère, Montbazon, Veigné, Esvres-sur-Indre
- direction Sainte-Maure/Noyant
desserte de Monts, Villeperdue

Les différentes lignes sont inégalement exploitées en fonction du cumul des trafics qu'elles supportent.

La SNCF souhaite aujourd'hui se repositionner sur le trafic péri-urbain qui devient pour l'entreprise un véritable enjeu.



UNE ETOILE FERROVIAIRE A HUIT BRANCHES

Sommaire

PERFORMANCES INEGALES DES FAMILLES DE GARES

LES PETITES GARES DU PERIURBAIN EN REGION TOURANGELLE " CONTINUITE TERRITORIALE ET RUPTURE DE CHARGE "

LES CONDITIONS DE SUCCÈS D'UNE GARE : ÉTUDES QUANTITATIVE ET QUALITATIVE

La tendance universelle de métropolisation caractérise l'occupation de l'espace par une concentration vers les villes, ou plutôt vers des aires ou des régions urbaines. Il en résulte une expansion et une décompression des villes-centres, marquant l'étalement périurbain à l'intérieur des vastes territoires de regroupement et d'affluence, peu denses.
La pertinence de l'irrigation de ces vastes territoires en correspondance avec les pôles urbains régionaux fonctionnant en réseau est en jeu, alors qu'un potentiel certain est à optimiser et repose sur l'existence d'infrastructures ferroviaires à revivifier. La réutilisation de celles-ci, par des transports urbains ou par un système spécifique au périurbain, repousse les frontières physiques et psychologiques entre territoires urbains et ruraux. Elle rend stratégique les points d'arrêt d'une nouvelle perception d'un réseau de région urbaine selon deux angles :
- Ces points entrent directement en correspondance, voire en résonance avec les complexes d'échanges urbains. Ils sont des lieux de mouvement devant assurer une transition et une continuité dans la chaîne de déplacements. Le rôle complémentaire de ces petits objets jusqu'ici peu étudiés doit être harmonisé avec celui d'autres pôles.
- Ces petites gares du périurbain, souvent délaissées, méconnues ou à l'abandon, revêtent un double enjeu de constitution de polarités urbaines ou villageoises non encore réfléchie, ni maîtrisée, et sont à revivifier dans les mêmes termes que le réseau. En quoi sont-elles des vecteurs potentiels de centralité ? L'environnement de ces points d'accès ou d'entrée peuvent créer un effet de levier sur l'utilisation des transports collectifs, avoir un rôle de concentrateur de trafic, favorisé par des modalités d'aménagement, de services et d'urbanisme qui sont à évaluer et à valider.

La recherche, dépasse donc l'enjeu des transports pour s'inscrire dans une démarche plus large d'aménagement du territoire régional, dans une logique de développement durable.
Le contexte tourangeau est marqué par la présence d'une étoile ferroviaire à huit branches souvent sous-exploitée, par l'existence d'un projet de T.C.S.P. dans la partie dense de l'agglomération et par la forte volonté de la Région Centre de développer les transports collectifs ferroviaires. Mais cette recherche a pour ambition d'être transposable, de constituer un outil d'analyse et d'action réutilisable dans d'autres contextes.
Deux niveaux d'analyse seront toujours liés :
- celui du réseau de pôles secondaires inscrit dans la région urbaine,
- celui de la morphologie urbaine, de l'organisation spatiale des communes concernées.

L'espace périurbain retenu est celui des migrations domicile-travail (jusqu'à 30/35 km autour de Tours). C'est un espace structuré et hiérarchisé, qui renferme des polarités complexes : centralités commerciales, pôles secondaires, bourgs marchands...
L'enjeu est de **recréer un maillage des bourgs par les transports**, en organisant une intermodalité forte, une complémentarité transports collectifs / véhicules particuliers, transports collectifs / transports collectifs.

Trois domaines d'intervention seront investis afin de répondre à l'objectif principal qui est d'augmenter la fréquentation des gares : les transports, l'urbanisme autour des gares, les services (liés au transport ou non).
L'analyse s'appuie sur deux investigations complémentaires lancées simultanément : une étude quantitative et statistique concernant les 44 gares du département d'Indre-et-Loire (Tours et Saint-Pierre-des-Corps ne sont pas dans l'échantillon) et une étude qualitative portant sur 22

gares proches de l'agglomération (dans un rayon d'une trentaine de kilomètres).
La première analyse se concentre donc sur des données mesurables et chiffrables regroupées sous 3 thèmes : transport, socio-économie, aménagement-urbanisme-équipement.
La seconde partie s'intéresse à des facteurs qualitatifs, souvent subjectifs, comme la qualité de l'espace gare, la disponibilité de services, ...
Cette analyse qualitative aborde donc tous les autres facteurs non statistiques susceptibles d'influencer la fréquentation des gares, classés en 4 familles : accueil, accessibilité, environnement urbain, environnement économique.

L'observation moyenne sur 40 zones a permis de dégager des éléments significatifs de compréhension du niveau de fonctionnement des gares relativement aux trois composantes explicatives et support d'action.

TRANSPORT diagnostic
La fréquentation des gares observées et donc du réseau ferré est largement liée au nombre de trains en service dans la semaine. Entre les gares qui marchent bien et celles moins satisfaisantes, un nombre plus élevé de déplacements en train/habitant/an (13 contre 4) correspond à une offre plus importante (77 contre 32).
De plus, il faut souligner que les gares " à succès " bénéficient d'une vitesse commerciale ferroviaire nettement supérieure aux autres (70 km/h contre 57 km/h en moyenne).
La non motorisation ou la monomotorisation n'est pas significative d'une bonne ou moins bonne utilisation du train.
La double motorisation est plus marquée dans les familles de gares fonctionnant moins bien où d'ailleurs le nombre moyen de personnes par ménage est plus élevé, ce qui accentue encore plus le phénomène de dépendance vis-à-vis de la voiture particulière.

L'écart de temps dans la durée porte à porte comparée entre le train et l'automobile pénalise toujours le train, mais considérablement plus dans le cas de gares peu fréquentées (-30 % contre -3 %).

Du point de vue des infrastructures, les lignes bénéficiant de la traction électrique rassemblent proportionnellement beaucoup plus de gares fréquentées (88 % à 25 %).
Les liens de cause à effet sont difficiles à établir.

URBANISME diagnostic
Echelle globale
Curieusement les gares qui " marchent " mieux sont plus éloignées (5 km) de la ville centre (Tours) que celles qui ont une fréquentation moindre, pour un temps de parcours très légèrement supérieur en voiture (+ 6 mn) mais par contre inférieur en train porte à porte (- 4 mn). Cela marque l'avantage possible du train pour les longues distances.
Ainsi, aucune zone rattachée aux gares donnant satisfaction par leur taux de fréquentation n'appartient à l'unité urbaine (def. INSEE). Les trois-quarts de ces zones sont situés dans le département bien au delà de l'aire urbaine. Les gares sur lesquelles des efforts sont à porter se répartissent pour le quart dans l'unité urbaine, et pour moitié du reste à la fois dans l'aire urbaine et au-delà.

Les points d'arrêt satisfaisants sont situés dans des territoires représentant un bassin de population plus important (7.169 contre 5.349). Par contre, le taux de croissance des populations est nettement inférieur (4 % contre 10 %).
L'indice de vieillesse de ces populations est également légèrement supérieur.
Le revenu fiscal moyen des ménages des gares moins utilisées est de 12 % supérieur à celui de ceux empruntant plus le train. Cet " indice de richesse " est à rapprocher de la notion de captivité vis-à-vis des transports collectifs et de

la capacité pour un ménage à financer sa multimotorisation.
Donc, les zones desservies par les gares à succès sont plus importantes en terme de population, mieux dotées en emplois et situées dans une couronne périphérique relativement lointaine (20 à 30 km). Ce sont des " pôles-relais " du périurbain. Ces populations sont plus âgées, ont un taux de croissance nettement inférieur et des revenus plus faibles.

Echelle locale
Certains éléments issus de l'analyse des variables explicatives remettent en cause certaines idées reçues ou des tentations intuitives : ils touchent la distance des usagers à la gare et la notion de densité autour des gares.
Il est intéressant de constater que la fréquentation des gares n'est pas directement liée à la proximité de l'habitat. Le centre de gravité de l'habitat des communes desservies par les gares bien classées est plutôt plus éloigné des points d'arrêt (3 km contre 2).

L'analyse locale a permis de constater que ni la proximité ni la densité des zones résidentielles autour des gares n'étaient des facteurs discriminants d'une meilleure fréquentation.
Ces conclusions renforcent la nécessité de prendre en compte la chaîne de déplacements des usagers dans sa globalité, marquant l'enjeu des parcours initiaux et terminaux.

SERVICES diagnostic
Un indicateur significatif concerne le déséquilibre entre les emplois et les actifs avec un solde positif pour les emplois par rapport aux actifs résidant dans les zones des gares à succès et largement négatif dans le cas de celles plus problématiques.
Dans le premier cas le nombre moyen d'actifs par zone est nettement plus élevé et le nombre moyen d'emplois par zone le double. Le nombre moyen d'emplois par habitant est 70 % supérieur.
Un autre élément explicatif de la bonne fréquentation des gares tient à la présence d'établissements scolaires et d'équipements publics sur le territoire desservi.
Le nombre moyen d'établissements secondaires et supérieurs par zone est 45 % plus important.
La présence humaine est une variable discriminante entre les gares qui marchent bien et celles qui fonctionnent moins bien. 63 % des gares fréquentées bénéficient d'une présence humaine contre 13% de celles dans une situation moins satisfaisante. Néanmoins, ce facteur causal peut être aussi bien considéré comme une conséquence.
De fait, la tendance générale de la société laisse penser que la présence humaine fait partie intégrante d'une politique de reconquête et de revalorisation des lieux dédiés au transport de personnes et ce point est donc à renforcer.
Ainsi, il semble bien que la fréquentation des gares ne soit pas liée à ce qui se trouve à ses abords, mais à ce qui s'y passe au sens propre et figuré.

Afin de pouvoir comparer les différentes gares entre elles, une méthodologie de type analyse multicritère a été adoptée, visant à affecter une notation par critère, par famille de critères, par gare.

Cette double analyse, quantitative et qualitative a pour ambition de repérer quels sont les critères discriminants de la fréquentation des gares du périurbain.

Le ratio retenu pour distinguer le bon ou mauvais fonctionnement des gares est

$$\frac{(\text{montées}+\text{descentes})}{\text{population.}}$$

La population n'est pas ici celle de la commune où se trouve la gare, mais l'ensemble des populations attirées par la gare (communes limitrophes sans gare par exemple).
Ce ratio a permis de définir deux classes : les gares " à succès " (8) et les gares " peut mieux faire " (36).
La recherche des variables explicatives se fait par une mise en évidence, pour chaque facteur, des écarts avec la moyenne de l'échantillon, avec la moyenne des gares " à succès ".

Les gares " à succès " desservent des zones plus éloignées du centre de Tours, avec un volume de population plus important, et où il existe une activité économique significative.
Tous ces indicateurs évoquent donc des " pôles-relais " du périurbain, bien assis dans leur région et ayant une certaine force de polarisation sur les territoires alentours.
L'analyse qualitative montre que mis à part des

critères structurels comme la position de la gare ou l'attraction exercée par les équipements, il existe également des critères plus opérationnels, comme la qualité de l'infrastructure (bâtiment, salle d'attente, parking) ou celle de l'espace-gare et des marqueurs de centralité (commerces et services de proximité, garage à vélo, cabine téléphonique, boîte à lettres...). En résumé, l'espace-gare doit être identifiable et plus il est inséré dans la ville, soit par sa position, soit par un minimum d'activités autour, meilleur sera son fonctionnement

Zone Gare	Fréquentation SNCF	Population	Ratio de succès
Amboise	283895	17602	16,1
Azay-le-Rideau	32502	4333	7,5
Ballan-Miré	29884	7579	3,9
Bléré-La Croix	65667	6620	9,9
Chambourg-sur-Indre	3206	2358	1,4
Château-Renault	42867	9754	4,4
Chenonceaux-Chisseaux	10402	1766	5,9
Chinon	100565	11298	8,9
Cinq-Mars-la-Pile	39099	3759	10,4
Civray	2394	1602	1,5
Cormery	52549	3418	15,4
Courçay	20915	2025	10,3
Druye	9113	2360	3,9
Esvres-sur-Indre	28797	4300	6,7
Joué-lès-Tours (2 gares)	74365	38734	1,9
La Chapelle-sur-Loire	1374	3551	0,4
La Membrolle-sur-Choisille	358	5185	0,1
Langeais	113792	5922	19,2
Limeray	5459	1840	3,0
Loches	90132	10968	8,2
Maillé	5439	2610	2,1
Monnaie	13374	3457	3,9
Montbazon	19480	3686	5,3
Montlouis-sur-Loire (3 gares)	48173	15889	3,0
Monts	66041	7017	9,4
Neuillé-Pont-Pierre	13914	2655	5,2
Noizay	2016	1112	1,8
Notre-Dame d'Oé	909	6506	0,1
Port-Boulet	102355	9125	11,2
Reignac-sur-Indre	32303	1598	20,2
Rivarennes	2316	1933	1,2
Savonnières	10427	3064	3,4
Saint-Antoine-du-Rocher	13063	3845	3,4
Saint-Genouph	1343	937	1,4
Saint-Martin-le-Beau	39881	5466	7,3
Saint-Paterne-Racan	21138	2364	8,9
Saint-Patrice	11770	1063	11,1
Sainte-Maure - Noyant	71179	6463	11,0
Veigné	16452	4821	3,4
Villeperdue	13149	2276	5,8
Total	**1512057**	**230861**	**6,5**

CALCUL DU RATIO DE LA FREQUENTATION PAR RAPPORT À LA POPULATION DESSERVIE ANNÉE 1997

RECHERCHE DES VARIABLES EXPLICATIVES
DE LA MOBILITÉ EN TRAIN TER

Construction de la variable à expliquer	Type «Bon élève»	Type «Peut mieux faire»	Moyenne des 40 zones
Déplacements en train TER	726804	675272	1402076
Population estimée 1997	57355	171153	228508
Déplacements en train par habitant et par an	**13**	**4**	**6**

Mise en évidence des écarts entre les types	Type «Bon élève»	Type «Peut mieux faire»	Moyenne des 40 zones
INDICATEURS RELATIF À L'OFFRE DE TRANSPORTS			
Nb moyen de trains, deux sens, lundi au samedi	77	32	41
Nb moyen de trains arrivant à Tours entre 7H20 et 9H	2,3	1,8	1,9
Proportion de gares avec présence humaine	63%	13%	23%
Proportion de gares bénéficiant de la traction électrique	88%	25%	38%
Durée porte-à-porte comparée entre le train et la voiture	-3%	-30%	-25%
dont :			
Distance à vol d'oiseau en km	25	20	21
Durée porte-à-porte estimée en voiture en mn	31	25	26
Distance gare à gare par le train en km	26	24	25
Vitesse commerciale du train en km/h	70	54	57
Distance entre l'habitat et la gare en hectomètres	28	19	21
Durée porte-à-porte par le train en mn	32	36	35
Proportion de ménages sans voiture (1990)	20%	16%	17%
Proportion de ménages n'ayant qu'une seule voiture (1990)	51%	49%	50%
Proportion de ménages ayant deux voitures ou plus (1990)	29%	35%	33%
INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES			
Volume moyen de population par zone (1997)	7169	5349	5713
Augmentation de population entre 1982 et 1990	4%	10%	8%
Proportion de personnes ayant moins de 19 ans (1990)	27%	29%	28%
Proportion de personnes ayant plus de 60 ans (1990)	23%	18%	20%
Nombre moyen de personnes par ménage (1990)	2,72	2,82	2,79
Revenu fiscal moyen des ménages	77276	86420	83986
INDICATEURS RELATIFS À L'URBANISME, L'AMÉNAGEMENT ET LES ÉQUIPEMENTS			
Proportion de zones situées dans l'unité urbaine	0%	22%	18%
Proportion de zones situées dans l'aire urbaine, au-delà de l'unité urbaine	25%	37%	35%
Proportion de zones situées dans le département, au-delà de l'aire urbaine	75%	41%	47%
Distance moyenne entre la gare et Tours à vol d'oiseau en km	25	20	21
Distance moyenne entre l'habitat et la gare en hectomètres	28	19	21
Proportion de ménages habitant dans du collectif	16%	21%	19%
Nombre moyen d'actifs par zone	2530	1922	2044
Nombre moyen d'emplois par zone	2840	1453	1730
Déséquilibre emplois / actifs	309	-469	-313
Nombre moyen d'emplois par habitant	0,41	0,29	0,32
Nombre moyen d'établissements secondaires ou supérieurs par zone	1,8	0,8	1
Nombre moyen d'équipements (par rapport à une liste de 40)	27	20	21

Outre une approche conceptuelle et prospective, la recherche répond à certaines questions concrètes auxquelles les opérateurs de transport et les aménageurs cherchent des réponses.
- De quels facteurs dépend la fréquentation des gares ?
- Comment sélectionner les gares du périurbain tourangeau ayant un potentiel ?
- Quelles mesures proposer pour augmenter la fréquentation des gares ?
- Où se situent les bénéfices à attendre d'une hausse de la fréquentation ?

DE QUOI DEPEND LA FREQUENTATION DES GARES ?

La fréquentation d'une gare, c'est-à-dire le nombre de personnes qui sont montées ou descendues d'un train ou d'un car SNCF dans cette gare, est connue à travers les ventes de billets et abonnements (système Aristote). Pour prendre en compte les voyageurs à titre gratuit, on a majoré les ventes de 7 %. Les données qui suivent concernent l'année 1997 qui est particulièrement intéressante dans la mesure où il n'y a pas eu de grève cette année là. De plus, c'était la période la plus récente pour laquelle les données étaient disponibles au début de la recherche.

Bien sûr, la fréquentation d'une gare dépend de la population desservie par celle-ci. On estime que le rayonnement d'une gare est de l'ordre de 5 minutes de trajet en voiture. Ainsi une gare peut attirer deux ou trois communes selon le cas. Il s'agit d'une moyenne car les gares plus éloignées du cœur de l'agglomération de Tours ont une aire d'attraction plus large que les gares situées à proximité de l'agglomération ; en effet, en 5 minutes on parcourt une distance plus grande, les encombrements étant inexistants en zone rurale.

Lorsqu'on rapporte le nombre de voyageurs fréquentant une gare à la population desservie par cette gare, on obtient un ratio que l'on peut appeler "ratio de succès" de la gare.

Ce ratio est en moyenne de 6,5 c'est-à-dire que l'habitant moyen de la zone desservie par les gares est compté 6,5 fois par an ce qui signifie qu'il fait un peu plus de 3 allers-retours par an. Il s'agit d'une moyenne car certains font le trajet chaque jour ouvrable et d'autres ne prennent jamais le train.

Ce qui est plus intéressant, c'est que ce ratio de succès est extrêmement variable d'une gare à l'autre :

■ ce sont les gares de Langeais (19,2), d'Amboise (16,1), et de Port-Boulet (11,2) qui obtiennent les meilleurs résultats ;

■ inversement, les gares de La-Chapelle-sur-Loire, La-Membrolle, Notre-Dame-d'Oé, et

Rivarennes ne dépassent pas 1,2 voyage par an et par habitant.
Or, il se trouve que les premières sont des gares situées dans des zones où le nombre d'emplois offerts est supérieur au nombre d'actifs qui habitent dans ces zones ; d'où le fort pouvoir d'attraction de ces gares qui attirent chaque matin beaucoup de travailleurs. Il se trouve aussi que les secondes sont situées dans des zones où il n'y a ni collège ni lycée ; d'où le faible pouvoir d'attraction de ces gares qui n'attirent pas les collégiens et les lycéens qui représentent une grande partie de la clientèle des trains même si la carte scolaire (répartition géographique)n'est pas vraiment faite pour encourager l'utilisation du train.

Ces phénomènes de polarisation qui expliquent que la fréquentation d'une gare sera supérieure ou inférieure à ce que l'on peut attendre de la seule prise en compte de la population desservie, conduisent à retenir une typologie des gares en trois catégories :

■ première catégorie : gares ayant dans leur zone d'attraction plus d'emplois que d'actifs résidents, et qui sont d'ailleurs toutes pourvues d'un collège ;

■ seconde catégorie : gares ayant dans leur zone d'attraction au moins un collège ou un lycée mais ayant moins d'emplois que d'actifs résidents. Les ratios de succès atteints par ces gares se trouvant dans une situation intermédiaire sont moins élevés que ceux de la catégorie précédente, mais aussi moins faibles que ceux de la suivante.

■ troisième catégorie : gares ayant dans leur zone d'attraction ni un collège ni un lycée ;
A l'intérieur de chaque catégorie, les écarts restent importants. C'est donc que la population et la polarisation n'expliquent pas tout. Quelles sont les raisons qui peuvent être avancées pour expliquer de tels écarts ? La question est d'importance car c'est en fonction des causes de la faible fréquentation de certaines gares que l'on pourra trouver les mesures à prendre, si toutefois il est possible d'agir sur les causes en question.

Pour rechercher les déterminants de la fréquentation on a procédé comme suit : à l'intérieur d'une catégorie donnée (de façon à comparer ce qui est comparable), on a recherché à quelle variable correspondaient les écarts entre les ratios de succès et quel seuil significatif retenir pour diviser la catégorie en sous-catégories, puis à l'intérieur de chaque sous-catégorie on a recommencé le processus (en allant de gauche à droite sur la représentation graphique suivante) jusqu'à ce que le nombre de gares dans une sous-catégorie se rapproche de l'unité (ce qui serait arrivé rapidement si l'on avait pris en compte uniquement les gares du périurbain tourangeau et non pas l'ensemble des gares du département) ou bien que l'on ne trouve plus de variable explicative.

Il ressort de cette démarche que les **variables** qui semblent avoir un **rôle explicatif** sont : le taux de bi-motorisation, la distance par rapport à Tours, la fréquence offerte (nombre de départs par semaine), la concurrence des bus et des autocars, et la différence relative de la durée du trajet porte à porte effectué en train et de celle accomplie en voiture. Mais on notera que les variables explicatives n'ont pas la même prépondérance selon la catégorie dans laquelle elles se trouvent.

ESTIMATION DU SUCCÈS D'UNE GARE EN FONCTION DE SES CARACTÉRISTIQUES

Dans la zone gare il exsite au moins un collège ou un lycée	Dans la zone gare il exsite un surplus d'emplois par actifs.					Ratio de succés *
Oui	Oui	Fréquence trains d'au moins 93 départs par semaine			Langeais Port-Boulet Amboise	15,5
		Fréquence trains comprise entre 53 et 71 départs			Chinon Bléré	9,4
		Fréquence trains limitée à 25 départs			Château-Renault	4,4
	Non	Situées à moins de 33 Km de Tours	Pas ou peu de concurrence	Fréquence trains + cars SNCF entre 60 et 90 départs	Monts Sainte-Maure Azay-le-Rideau	9,3
				Fréquence trains + cars SNCF inférieure à 48 départs	Neuillé-Pont-Pierre Montbazon Esvres-sur-Indre	5,7
			plus de 210 départs par semaine par Fil Bleu ou Fil Vert		Ballan-Miré Joué-lès-Tours Montlouis-sur-Loire	3,0
		Trop éloignée pour des trajets quotidiens			Maillé	2,1
Non	Bimotorisation inférieure à 30%	Le train met au moins 9% de temps en moins que la voiture, porte-à-porte			Cinq-Mars-la-Pile Saint-Patrice	10,7
		Le train met au moins 8% de temps en plus que la voiture, porte-à-porte			*Saint-Paterne-Racan* *Chenonceaux*	7,4
	Bimotorisation comprise entre 32% et 49% des ménages	Gares situées à moins de 32 Km de Tours	Fréquence trains comprise entre 11 et 32 départs par semaine	Fréquence trains de 53 départs par semaine	Saint-Martin-le-Beau	7,3
				Taille des ménages entre 2,9 et 3,17 pers. — Train met 23% de moins	Villeperdue	5,8
				Taille des ménages entre 2,9 et 3,17 pers. — Train met entre 5% et 55% de temp en plus	Monnaie Veigné Druye Saint-Antoine-du-R. Savonnières	3,6
				Taille des ménages entre 2,53 et 2,85 pers. — Train met 6% de moins	Limeray	3,0
				Taille des ménages entre 2,53 et 2,85 pers. — Train met entre 5% et 42% de temps en plus	Chambourg Civray Saint-Genouph Noizay Rivarennes	1,5
		Trop éloignée pour des trajets quotidiens			La Chapelle-sur-Loire	0,4
	Bi-motorisation supérieure à 50% des ménages				La Membrolle-sur-Ch. Notre-Dame-d'Oé	0,1

*Ratio de succès: Voyageurs montés ou descendus des train ou des cars SNCF, rapportés à la population desservie par la gare

Le premier point sur lequel il convient d'insister est le phénomène de concurrence entre le transport ferroviaire et l'automobile d'une part, mais aussi avec l'autocar ou l'autobus d'autre part.

On voit nettement, dans la 3ème catégorie, qu'à une différence au niveau des taux de motorisation correspond une différence au niveau des ratios de succès des gares :

■ là où la bi-motorisation est faible (moins de 30 % des ménages sont bi-motorisés), les ratios sont au-dessus de la moyenne, c'est le cas de Cinq-Mars-la-Pile, St-Paterne, St-Patrice et Chenonceaux ;

■ là où la bi-motorisation est moyenne (entre 32 % et 49 % des ménages), les ratios sont faibles ;

■ là où la bi-motorisation est élevée (plus de 50 % des ménages) le ratio est proche de zéro ; c'est le cas de La-Membrolle et de Notre-Dame-d'Oé.

On voit nettement, dans la 2ème catégorie, que les réseaux Fil Vert (autocars) et Fil Bleu (autobus) concurrencent le train ; c'est ainsi qu'à Ballan-Miré, Joué-les-Tours et Montlouis-sur-Loire, le ratio est en moyenne de 3 trajets en train par an et par habitant, alors qu'il est sensiblement supérieur à Monts, Ste-Maure, Azay-le-Rideau, Neuillé-Pont-Pierre, Montbazon et Esvres qui bénéficient également de dessertes par un transport collectif routier mais avec des fréquences inférieures.

Le deuxième point essentiel concerne l'importance de la quantité et de la qualité de l'offre de transport ferroviaire.

Le rôle de la fréquence offerte apparaît particulièrement dans la 1ère catégorie; c'est bien la fréquence de la desserte qui oppose la gare de Château-Renault où la fréquence est de 25 départs par semaine et le ratio de 4,4, aux gares de Langeais, Port-Boulet et Amboise où la fréquence est d'au moins 93 départs par semaine donnant un ratio de 15,5 en moyenne. La situation de Bléré et de Chinon est intermédiaire (fréquence comprise entre 53 et 71 départs, ratio moyen de 9,4).

La durée de parcours relative permet d'opposer, dans la 3ème catégorie, le cas de la gare de Villerperdue où le train va plus vite que la voiture, même porte à porte aux cas des autres gares où la bi-motorisation et la fréquence des trains sont comparables (Monnaie, Veigné,...) mais où le train va moins vite que la voiture. Dans le premier cas le ratio est de 5,8, dans le second il est en moyenne de 3,6.
Il faut noter que la bi-motorisation des ménages peut être une conséquence de la faiblesse de l'offre ferroviaire.
Le troisième point sur lequel il convient d'insister est la distance par rapport à Tours ; il y aurait une distance optimale pour prendre le train dans le cas de trajets domicile-travail.

Si la distance est trop longue (exemple : Maillé ou La Chapelle-sur-Loire) le trajet porte à porte est plus vite fait en train qu'en voiture, mais dans ces tranches de distance le nombre de personnes qui travaillent dans l'agglomération tourangelle est faible.

Inversement, si la distance est trop courte (exemple : Joué-lès-Tours, La Membrolle-sur-Choisille) le potentiel de migrants peut être plus important mais le détour par la gare et la rupture de charge rend le trajet en train peu attractif. De plus, le train est concurrencé par l'autobus qui offre une desserte plus fine.

Ce paramètre ne jouera finalement pas beaucoup dans la suite de la recherche qui porte non plus sur l'ensemble des gares du département mais uniquement sur le périurbain tourangeau qui exclut ces tranches extrêmes de distance.

COMMENT SELECTIONNER LES GARES DU PERIURBAIN TOURANGEAU AYANT UN POTENTIEL ?

Une gare a un potentiel de trafic à récupérer si à la fois son ratio actuel est encore faible et sa population à desservir est importante. C'est ainsi que les gares présentant un ratio déjà supérieur à 8 trajets par habitant et par an ou desservant une population de moins de 3.000 habitants, ont été éliminées. D'autres combinaisons de seuils auraient aussi pu être envisagées.

Par ailleurs, la recherche focalisée sur le périurbain n'a pas retenu :

■ d'une part, les gares situées en dehors de l'aire urbaine de Tours. Rappelons que l'INSEE considère qu'une commune fait partie de l'aire urbaine si au moins 40 % de ses actifs travaillent dans le pôle d'emplois de cette aire.

■ d'autre part, les gares situées dans le périmètre des transports urbains de Tours (PTU).

Ainsi, le périurbain tourangeau défini dans cette recherche comporte 66 - 19 = 47 communes.

En moyenne, le ratio de succès des 17 gares situées dans le périurbain tourangeau et desservant une population de 69.000 habitants est de 6,2 trajets par habitant et par an (légèrement inférieur au ratio départemental).

On notera qu'aucune de ces gares n'appartient à la première catégorie ; ce qui caractérise le périurbain, c'est donc bien l'absence de pôles majeurs d'emplois.

Les gares situées dans le périurbain tourangeau et présentant un potentiel de clientèle à capter (c'est-à-dire pour lesquelles le ratio est inférieur à 8 trajets et la population supérieure à 3.000 habitants) sont : Montlouis-sur-Loire, Veigné, St-Antoine-du-Rocher, Monnaie et Savonnière.

Parallèlement, un recensement fin des gares ayant de fortes potentialités de développement urbain a été dressé. On considère, du point de vue de l'espace qui entoure la gare, que les potentialités sont d'autant plus grandes que :

■ l'urbanisation se rapproche de la gare plutôt qu'elle ne s'en éloigne ;

■ la présence de zones d'urbanisation future, NA du POS autour de la gare, est un indicateur favorable faisant présager un redéploiement potentiel et une densification. Ces zones révèlent une part des capacités de mutation de l'espace-gare ;

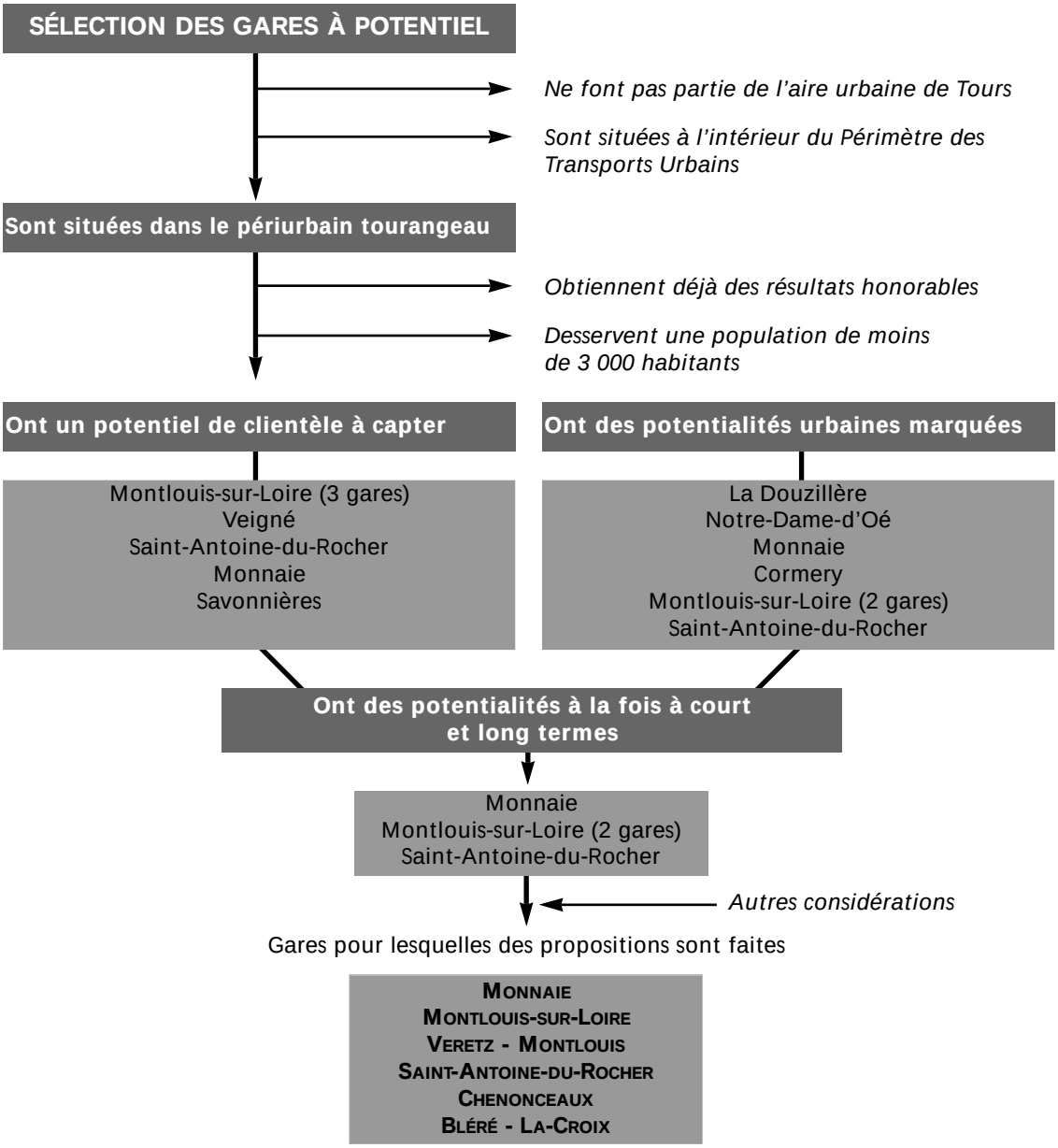
■ le rythme d'accroissement de l'urbanisation, représenté par le nombre annuel de permis de construire délivrés, est rapide.

Ainsi dans le classement de l'échantillon, les

gares les mieux placées du point de vue des opportunités urbanistiques sont :
Saint-Antoine-du-Rocher, Montlouis-sur-Loire, Cormery et Monnaie.

Finalement, sont retenues les gares qui ont à la fois un potentiel à court terme (par rapport à la situation actuelle) et un potentiel à moyen terme (compte tenu des lotissements ou des activités qui pourraient prendre place à proximité de la gare) :
Montlouis-sur-Loire, Véretz-Montlouis, Saint-Antoine-du-Rocher, et Monnaie.
La planche ci-contre récapitule les différentes étapes de la sélection des gares présentant un potentiel.

La SNCF a souhaité que la recherche porte aussi sur les gares de Bléré-La-Croix et Chenonceaux, où l'offre vient d'être profondément remaniée. Du coup, les propositions ne porteront plus sur l'amélioration de l'offre mais uniquement sur les services et l'urbanisation pour ces gares.



SCÉNARIOS D'AMÉLIORATION SELON TROIS AXES : TRANSPORTS URBANISME SERVICES

PROJETS POUR DES GARES EFFICACES

La suite de l'étude consiste en la réalisation de projets de développement des gares, prenant les facteurs discriminants comme postulats de base pour augmenter la fréquentation.
Il a fallu pour cela procéder à une sélection de gares en vue d'études fines.
Plusieurs critères de choix ont été fixés. Les gares retenues doivent ainsi :
- Etre dans des contextes variés
- Appartenir en priorité aux gares " peut mieux faire ", afin que la fréquentation puisse potentiellement être améliorée,
- Desservir un bassin de population suffisant, pour que des investissements puissent éventuellement être réalisés, la barrière a été fixée à 3.000 habitants,
- Répondre à la problématique du périurbain ici étudiée ; elles doivent donc appartenir à l'aire urbaine,
- Rester dans un secteur géographique d'efficience ; le choix a été fait de ne pas prendre de gare appartenant au Périmètre de Transport Urbain, desservi par le réseau de bus urbain.
- Desservir des communes où l'urbanisation s'oriente vers la gare, où l'espace autour de la gare présente des opportunités intéressantes et où le rythme d'accroissement est significatif.
Quatre gares correspondent à ces critères : Monnaie, Montlouis-sur-Loire, Saint-Antoine-du-Rocher, Véretz-Montlouis.
D'un commun accord avec la SNCF, deux gares ont été ajoutées à cette liste : Bléré-La-Croix (qui appartient aux gares " à succès ", mais qui voit sa fréquence augmenter de 50% à partir de décembre 1998) et Chenonceaux-Chisseaux (qui ne dessert pas 3.000 habitants mais qui, de par la présence du château, est une gare spécialisée à forte vocation touristique).
La démarche consiste à partir de ces monographies pour développer des typologies de dessertes, de villes, de services pour établir une boîte à outils permettant de mettre en œuvre une panoplie d'actions jouant sur ces trois composantes et prenant en compte l'échelle locale et celle des réseaux de villes et d'activités.

Les communes concernées par ces six gares seront donc l'objet d'études fines.
Des scénarios seront construits pour chacune des gares, à deux échelles : projet de développement et d'animation locale de la gare et choix stratégique du rôle de la gare dans le réseau ferroviaire et dans la région urbaine.
La double problématique transport / aménagement du territoire sert de fil conducteur.
Les trois champs d'investigation, transports, urbanisme, services, constitueront l'armature de ces scénarios. Ces derniers ont été soumis aux élus locaux concernés par chaque gare pour avis, échange, enrichissement.
Il a souvent été considéré que le transport est source de développement urbain. Les scénarios développés tenteront de voir ici comment au contraire, l'urbanisme peut être un levier à l'augmentation de fréquentation des gares.

Le volet " Développement de services " est largement développé. Toujours dans le but de concevoir une étude transposable, la recherche s'appuie sur l'existence d'expériences, françaises et étrangères, qui ont vu les gares et le train être vecteurs de développement de services, pas forcément liés au transport. Une sorte de " boîte à outils " s'appuyant sur ces expériences et leurs conditions d'application est réalisée, mettant en œuvre une panoplie d'actions intervenant dans les domaines du transport, de l'urbanisme et des services, accompagnée des types de procédures et subventions auxquelles recourir.

Les 6 gares retenues après sélection de variables explicatives de leur fréquentation sont : Bléré - La-Croix, Chenonceaux-Chisseaux, Monnaie, Montlouis-sur-Loire, Saint-Antoine-du-Rocher et Véretz-Montlouis

B.V. : Bâtiment Voyageurs
BàL : Boîte-à-Lettres
VO : Vol d'Oiseau
Périphérique : en périphérie du centre-bourg
Extérieure : à l'extérieur du centre-bourg

LES CRITÈRES QUALITATIFS

	Bléré - La-Croix	*Chenonceaux - Chisseaux*	*Véretz-Montlouis*	*Monnaie*	*Montlouis-sur-Loire*	*Saint-Antoine-du-Rocher*
Service billets	Personnel	DAB	DAB	DAB	DABl	Aucun
Abords	B.V.	B.V.	B.V.	B.V.	Pas de B.V.	B.V.
Salle d'attente	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui
Aménités	BàL+Cabine	BàL+Cabine	BàL+Cabine	Aucune	BàL+Cabine	BàL+Cabine
Garage à vélos	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Non
Position dans la ville	Périphérique	Périphérique	Extérieure	Périphérique	Périphérique	Extérieure
Equipements attractifs/10	7	1	7	5	7	0
Commerces et services	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Non

LES CRITÈRES QUANTITATIFS

	Bléré La-Croix	*Monnaie*	*Montlouis*	*Saint-Antoine*	*Moyenne gare à succès*	*Moyenne 43 gares*
Fréquencge hebdo	71	25	46	11	77	41
Détour	1	11	1	7	1	4
VO/Rail	0,96	0,56	0,9	0,67	0,96	0,84
Captifs	25%	15%	11%	11%	20%	17%
2 voitures et +	25%	33%	45%	49%	29%	33%
Emplois/actifs	75	-430	-2570	-680	309	-313
Taille des ménages	2,61	2,9	3,02	3,17	2,72	2,79
- de 20 ans	25%	33%	31%	32%	27%	28%
60 ans et +	28%	15%	16%	16%	23%	20%
Indice de jeunesse	0,9	2,2	1,9	2	1,2	1,4
Densités des zones urb.	1822	1445	1054	1746	1270	1290
Pop desservie	6589	3336	15483	3719	7169	5713
Evolution pop 82/90	8%	26%	21%	25%	4%	8%
Nb équipements sur 40	38	24	37	4	27	21

ORIENTATIONS OPERATIONNELLES

Dans bon nombre de cas, les petites gares du périurbain ont l'image de bâtiments-voyageurs en mauvais état, fermés au public, à l'écart, en dehors de tout. De vastes emprises délaissées à leurs abords directs renforcent cette impression, alors que souvent un peu plus loin l'animation et la convivialité se sont organisées sous d'autres formes.
Outre la composante d'occupation de l'espace, de foncier et de rattachement physique à la ville, qui peut se résoudre, un aspect essentiel auquel il importe de remédier est l'aspect hors du temps des espaces-gares.
Le cœur des gares bat difficilement en cadence avec celui des villes qu'elles raccordent, et ces organes sont peu concordants avec les modes de vie de l'an 2000.

Pour que les villes se réapproprient leurs gares, l'idée est d'y développer des activités de service et commerciales empruntant des caractéristiques identitaires des bourgs desservis.
Dans ces conditions, les citadins pourront venir vers les gares et réapprendre le train.

QUELLES MESURES "TRANSPORT" PROPOSER POUR AUGMENTER LA FREQUENTATION DES GARES ?

Un ensemble de préconisations permet d'agir directement sur l'offre de transport.

Une première série de mesures concerne les modes concurrents du rail (essentiellement voiture et autocar, autobus et deux-roues étant marginaux pour les relations entre cette couronne périphérique et Tours) et intervient sur la mobilité en général, par exemple lors de la mise en œuvre du plan de déplacements urbains :

■ implantation de parcs relais où l'automobiliste laisse sa voiture et prend le train évitant ainsi les encombrements d'agglomération,
■ taxe sur les entreprises et les organismes offrant des places de stationnement à leur personnel,
■ extension des zones à accès réglementé en centre-ville (zones 30, ...),
■ meilleure coordination entre le train d'une part, et l'autocar ou l'autobus d'autre part,
■ etc.

Une seconde série de mesures concerne spécifiquement l'amélioration de l'offre ferroviaire :
■ augmentation du nombre de départs non seulement aux heures d'embauche mais aussi en heures creuses ;
■ réduction de la durée du parcours en ligne : augmentation de la vitesse grâce à du matériel plus performant (notamment pour l'accélération), optimisation du nombre d'arrêts,....
■ réduction de la durée d'accès (physique et psychologique) à la gare : suppression de détours pour les piétons, rapprochement de l'arrêt par rapport à la population, présence humaine pour que le voyageur se sente pris en charge, gardiennage des vélos, utilisation de la carte à puce comme instrument d'intermodalité, etc.

La question se pose de savoir jusqu'où améliorer ces performances. On peut envisager une fourchette de performances,
■ un plafond, qui correspondrait à une situation idéale (exemple : cadencement au quart d'heure comme sur le réseau francilien) et,
■ un plancher, qui correspondrait à un objec-

tif tout à fait réaliste à court terme en matière de ratio de succès puisque déjà réalisé par au moins une gare dans chaque catégorie.

Alors les performances devraient être telles qu'un ratio de succès d'environ 10 trajets par habitant et par an puisse être obtenu dans la zone desservie par les gares.

Les "modèles" étant Monts (9,4), et Cinq-Mars-la-Pile (10,4), ces niveaux de fréquentation des gares sont atteints :

■ dans la seconde catégorie, lorsque la fréquence est de 60 départs par semaine deux sens confondus et que la durée porte à porte en train est inférieure de 4 minutes à la durée porte à porte en voiture (c'est le cas pour Monts),

■ dans la troisième catégorie, lorsque la fréquence est de 38 départs par semaine deux sens confondus et que la durée porte à porte en train est inférieure de 3 minutes à la durée porte à porte en voiture (c'est le cas pour Cinq-Mars-la-Pile).

A titre indicatif, on admet généralement à la SNCF qu'il existe un seuil minimal de desserte, en dessous duquel on ne peut pas espérer avoir un trafic significatif, de 3 départs pendant la période de pointe et 1 départ au milieu de la journée soit 8 départs par jour deux sens confondus et 48 départs par semaine dimanche exclu. Les 38 départs dont bénéficie la gare de Monts font que cette desserte reste inférieure à ce qui est considéré comme un minimum ; c'est dire que les propositions qui suivent sont encore trop raisonnables.

La différence entre les performances à atteindre ne varie pas beaucoup en ce qui concerne la durée (dans les deux cas il faut être légèrement plus rapide que la voiture) mais varie presque du simple au double en ce qui concerne la fréquence. Cela tient essentiellement au fait que les zones-gares de la seconde catégorie sont plus peuplées que celles de la troisième catégorie. Par exemple, 7.017 habitants dans celle de Monts contre 3.759 habitants dans celle de Cinq-Mars-la-Pile (estimations pour 1997).

LE CAS DE LA GARE DE MONNAIE

Si l'on veut aligner les performances offertes aux habitants de la zone d'attraction de la gare de Monnaie sur celles de ceux de Cinq-Mars-la-Pile ("modèle" de la troisième catégorie, des gares situées dans des zones sans collège ni lycée), il faut faire passer la fréquence hebdomadaire de 25 à 38. Il faut aussi garder à l'esprit que l'objectif ne sera atteint que si le train n'est pas concurrencé par l'autocar. Or, en 1997-1998, on comptait à Monnaie, outre les autocars SNCF, 24 départs d'autocars Fil Vert (deux sens confondus, par semaine dimanche exclu).

Inversement, la fréquentation de la gare de Monnaie pourrait augmenter si l'INRA pouvait bénéficier d'une ligne de rabattement sur la gare. D'ailleurs, le schéma départemental des transports collectifs adopté par le Conseil Général en décembre 1998 prévoit la mise en place d'un service régulier par taxi ou par car desservant l'INRA et la commune de Nouzilly.

Il faudrait aussi faire passer l'écart entre les modes quant à la durée porte à porte de + 35 % (la voie ferrée fait un détour par l'ouest de l'agglomération que ne fait pas la route) à - 11 %. C'est-à-dire qu'il faut réduire la durée porte à porte de 10 minutes. Faire les 25 km qui séparent la gare de Monnaie de la gare de Tours en 14 minutes seulement cela revient à faire une vitesse commerciale supérieure à 100 km/h. Ce n'est pas évident, même sans arrêt intermédiaire, avec du matériel thermique comme actuellement (X 4300 modernisés ou non-modernisés, ou X 2200). Mais il n'est pas impossible qu'avec le nouveau matériel TER quelques minutes puissent être gagnées.

Donc, dans le cas de la zone desservie par la gare de Monnaie le passage à 10 trajets par an et par habitant proviendra pour partie de l'amélioration de l'offre ferroviaire et pour partie de la mise en place d'une offre routière de rabattement.

Déplacer la gare pour la rapprocher de la population ne se justifie pas. La gare est, certes, déconnectée du fonctionnement même de la commune mais la distance entre le bourg et la gare est faible. De plus la gare est reliée au bourg par une large avenue qui pourrait accueillir des logements bénéficiants de la proximité de la gare. D'ailleurs, plus généralement, il conviendrait -dans les POS- d'autoriser des densités supérieures autour des gares (cf. Borough of Hammersmith au Royaume-Uni).

LE CAS DE LA GARE DE MONTLOUIS-SUR-LOIRE

Si l'on veut aligner les performances offertes aux habitants de la zone d'attraction des trois gares situées sur la commune de Montlouis-sur-Loire (gares de Montlouis, de Veretz-Montlouis et d'Azay-sur-Cher) sur celles offertes aux habitants de la zone d'attraction de la gare de Monts ("meilleur élève" de la catégorie 2, des gares situées dans une zone ayant au moins un collège ou un lycée mais pas de surplus d'emplois par rapport aux actifs), ce n'est pas sur la fréquence des départs qu'il faudrait agir. En effet, les habitants de la zone d'attraction des trois gares situées sur la commune de Montlouis-sur-Loire bénéficient d'une fréquence hebdomadaire de 88 départs en cumulant le service offert par la ligne du nord (vers Amboise) et de la ligne du sud (vers Bléré). On admettra donc que (sauf à préconiser un cadencement) la fréquence est correcte. Sans plus, car la population de la zone de Montlouis est quand même deux fois plus importante que celle de la zone de Monts.

Quant à la durée porte à porte, elle est actuellement de 16 % supérieure en train par rapport à la voiture alors qu'il faudrait, comme c'est le cas pour Monts, qu'elle soit de 18 % inférieure. Il faudrait réduire la durée de 10 minutes. Il est presque exclu, dans l'état actuel des choses, de gagner autant de minutes sur une si petite distance sachant que les rames doivent emprunter le faisceau de Saint-Pierre-des-Corps où les ralentissements sont fréquents. La solution peut passer ici par la création d'une voie supplémentaire.

Il faut aussi garder à l'esprit que l'objectif ne sera atteint que si le train n'est pas concurrencé par l'autocar. Or, en 1997-1998, on comptait à Montlouis-sur-Loire, 254 départs (!) d'autocars Fil Vert deux sens confondus par semaine dimanche exclu.

En ce qui concerne Montlouis-sur-Loire, l'examen rapide des formes urbaines conduit à envisager l'étude d'une solution utilisant le tram-train.

En effet, la population n'est pas uniformément répartie mais se concentre, au moins pour ce qui concerne l'urbanisation ancienne, sur un axe nord (côté D 751) et un axe sud (côté D 140) où elle est agglomérée en certains points. Cette disposition en chapelet est particulièrement bien adaptée à une desserte en tram-train.

Ce système, en service à Karlsruhe depuis des années, permet d'éviter les ruptures de charge si mal ressenties par les voyageurs. Avec ce système, il y aura plusieurs arrêts dans Montlouis et plusieurs arrêts dans Tours, évitant aux voyageurs d'aller en voiture à la gare de Montlouis et de prendre un autobus à la gare de Tours. Pour le voyageur, le gain se situe au niveau de la disparition de l'attente lors de la correspondance (gain de temps et confort), de la continuité de son activité à bord et de la suppression du risque de " louper " sa correspondance si le mode précédent devait avoir le moindre retard.
En France ce système est maintenant considéré comme la " nouvelle frontière du transport collectif ". Déjà en service entre Sarrebruck et Sarreguemines, il est envisagé pour d'autres agglomérations dont certaines ne sont pas plus importantes que celle de Tours (l'aire urbaine de Mulhouse regroupait 265.360 habitants en 1990 contre 346.808 pour celle de Tours).

De plus, Jean-Jacques Filleul, Député-Maire de Montlouis-sur-Loire, n'a-t-il pas déclaré : " Je suis un chaud partisan du tramway et des systèmes qui existent en Grande-Bretagne et en Allemagne, ces tram-trains qui roulent à la fois en ville et hors des zones urbaines. Je souhaite que le gouvernement aide les villes françaises à faire la même chose " (Numéro spécial de la " Lettre du GART " diffusé lors de la semaine du transport public de l'année 1998).

LE CAS DE LA GARE DE SAINT-ANTOINE-DU-ROCHER

Si l'on veut aligner les performances offertes aux habitants de la zone d'attraction de la gare de Saint-Antoine-du-Rocher sur celles de Cinq-Mars-la-Pile, il faut faire passer la fréquence hebdomadaire de 11 (d'ailleurs tous dans le même sens) à 38, soit plus qu'un triplement (en fait, une création dans un sens et un doublement dans l'autre) .

Or, par chance, d'après la Direction de l'Infrastructure de la SNCF de la région de

Tours, le graphique n'est pas saturé sur la ligne Tours / Le Mans, alors qu'en général il l'est (vers Poitiers ou vers Saumur) sauf peut-être en milieu de journée ou en fin de soirée (vers Orléans ou vers Vierzon).

Il faut aussi garder à l'esprit qu'un tel objectif pourra difficilement être atteint si le train est concurrencé par l'autocar. Or, en 1997-1998, on comptait à Saint-Antoine-du-Rocher, outre les autocars SNCF, 6 départs d'autocars Fil Vert deux sens confondus par semaine dimanche exclu.

Il faudra aussi faire passer l'écart entre les modes quant à la durée porte à porte de + 29 % à - 11 %. C'est-à-dire qu'il faut réduire la durée porte à porte de 8 minutes. Parcourir les 20 km en 10 minutes au lieu des 18 actuelles, reviendrait à doubler la vitesse commerciale ! Les nouveaux TER devraient permettre de gagner une partie de ces 8 minutes, et une autre partie proviendrait de la réduction du temps d'accès à la gare à la suite du transfert de l'arrêt.

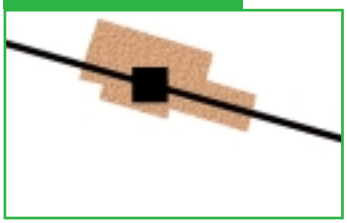
L'arrêt se fait actuellement au nord de la départementale 228 (à 1.800 m de la mairie). Ceci est dissuasif ; s'il faut prendre la voiture pour aller à la gare, on est tenté de continuer jusqu'à Tours en voiture. L'arrêt pourrait être déplacé en limites du bourg même (à 200 mètres de la mairie) et être ainsi aisément accessible à pied (ce qui éviterait aux parents les accompagnements vers les collèges et les lycées).
Il conviendrait de se rapprocher de la SNCF, de la Région Centre Val-de-Loire et du PREDIT pour savoir dans quelle mesure une telle expérimentation pourrait être prise en charge financièrement.

Enfin, un arrêt intermédiaire pour ceux qui travaillent au nord de la Loire serait bien venu à la station " La Membrolle-sur-Choisille " (sur la commune de Saint-Cyr-sur-Loire), à l'intersection de la ligne de Monnaie, de la ligne de Saint-Antoine-du-Rocher et de la nationale 138, où la correspondance serait assurée avec les bus Fil Bleu.

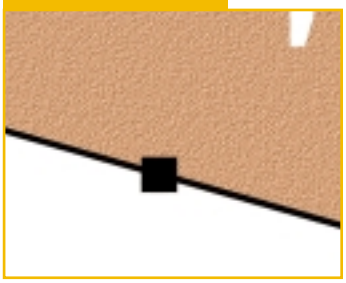
ESSAI DE DEFINITION DES NOUVELLES OFFRES FERROVIAIRES

Zones gares	Situation actuelle						Situation recherchée			
	Durée porte-à-porte en voiture (mn)	Durée porte-à-porte en train (mn)	Ecart relatif entre durées	Durée du parcours ferroviaire (mn)	Longueur du parcours ferroviaire (km)	Fréquence hebdo madaire 2 sens	Durée porte-à-porte en train (mn)	Nombre de minutes à gagner	Durée du parcours ferroviare (mn)	Fréquence hebdo madaire 2 sens
Modèles										
Monts	22	18	-18%	9	13	60				
Cinq-Mars-la-Pile	28	25	-11%	17	19	38				
Objets de propositions										
Montlouis-sur-Loire	19	22	16%	14	10	88	16	6		88
Monnaie	23	31	35%	24	25	25	21	10	8	38
Saint-Antoine-du-Rocher	21	27	29%	18	20	11	19	8	14	38
									10	

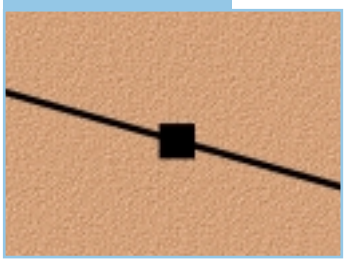
GARE DES CHAMPS



GARE FRONTIERE



GARE DES VILLES



QUELLE MARGE DE MANŒUVRE URBAINE ?

L'observation fine de l'occupation des sols aux abords des gares et la schématisation de la dynamique urbaine de chaque commune desservie ont permis d'alimenter la composante urbanisme de la boîte à outils finale. La cartographie présentée met en relief les grandes caractéristiques des formes de l'occupation de l'espace et propose une typologie simple et imagée. La traduction opérationnelle débouche dans certaines communes sur une refonte totale des quartiers de la gare, plus rarement pour d'autres sur le déplacement des points d'arrêt.

La constitution de scénarios a permis d'élaborer un portrait robot de chaque " commune-échantillon " visant à dégager de ces monographies une typologie de dessertes, une typologie de villes, une typologie de services, conduisant à alimenter une " boîte à outils " avec une panoplie d'actions jouant sur les transports, l'urbanisme et les services.
Les scénarios d'amélioration à mettre en œuvre doivent intervenir à deux échelles : localement et selon un réseau de villes et d'activités.
L'approche a permis de mieux comprendre l'organisation territoriale aux abords des gares étudiées dans leur ensemble, et d'approfondir la réflexion sur les mutations possibles de l'occupation des sols à leur voisinage. Certains contextes constituent le support de projets.
L'ensemble de ces situations fait partie de la problématique essentielle du groupe thématique "lieux de transport : continuité et ruptures".
C'est d'ailleurs en ces termes que les cas présentés se différencient.
Ainsi, le contexte de chaque gare est analysé essentiellement selon deux composantes et deux échelles :
- le plan d'occupation des sols de la commune dans un périmètre de 500 mètres de côté englobant la gare,
- un schéma d'évolution de l'urbanisation de la commune marquant la position des infrastructures, localisant le centre ancien et les nouvelles zones d'urbanisation ; cela donne des indications qualitatives sur la densification, la compacité, le recentrage du bourg par rapport à la gare.

GARES DES VILLES, GARES DES CHAMPS

Trois classes de gares sont mises à jour par cette typologie :
■ Celles situées dans un environnement homogène où il est possible de parler de continuité. Cela concerne un contexte où l'urbanisation est presque continue. Le degré de rupture est variable mais le facteur coupure est toujours présent. On peut parler de "gares des villes".
■ Les gares situées dans un environnement très rural, au milieu de champs ou dans la forêt. On parle de "gares des champs", même si elles sont le plus souvent à l'origine d'un petit noyau construit, soit pour l'habitation, soit pour de l'activité.
■ Celles situées en position de frange, avec un environnement dissymétrique de part et d'autre de la ligne qui marque une limite nette et une rupture entre une zone urbaine et une zone naturelle. On parle de "gares frontières".
Dans l'appréciation de ces situations, d'autres aspects sont à prendre en compte :
- le degré de constitution d'un "quartier de la gare" pour dégager le pouvoir de cristallisation de la gare sur les formes bâties et la présence humaine,
- la dynamique urbaine de la commune, apte ou non à favoriser un recentrage vers l'espace-gare,
- la capacité à mobiliser des disponibilités foncières et assurer une densification autour de la gare.

BLÉRÉ - LA CROIX

UN BREF APERÇU DE LA COMMUNE

Le territoire communal est situé dans le val de Cher et cette rivière marque une limite naturelle. Il déborde largement sur un plateau entaillé de plusieurs vallons.
La superficie de ce chef-lieu de canton, à 27 km à l'est de Tours est assez vaste puisqu'elle s'étend sur plus de 3.000 hectares.
Le Cher, voie navigable, a facilité le commerce et favorisa le négoce du vin. Bléré resta un port actif jusque vers 1914.
La vigne a eu une forte expansion mais l'accroissement du commerce et de l'industrie a transformé l'activité de la commune. Le tissu urbain s'est étendu en doigts de gant depuis le centre vers les vallées où les hameaux ont été rejoints par l'urbanisation. La commune compte actuellement une population de plus de 4.500 habitants, en croissance faible mais régulière.
Les foires et marchés sont actifs et la vocation commerciale s'est amplifiée, se doublant d'une fonction touristique.

UNE GARE INTERCOMMUNALE, TERMINUS DU PÉRIURBAIN, SUR L'AUTRE RIVE DU CHER

La gare est située sur la commune de La Croix-en-Touraine. Le carrefour d'accès au pont pose des problèmes de fonctionnement et de visibilité, notamment pour les piétons et vélos.
6 à 7 trains desservent la gare quotidiennement dans les deux sens (4 à 5 le dimanche). La forte occupation du parking, devenu trop petit, démontre de sa bonne fréquentation. La gare a été rénovée et réaménagée pour bénéficier d'un garage à vélos couvert, d'un parking matérialisé, d'un traitement paysager de qualité. Une meilleure présence visuelle depuis la D31 peut être envisagée. Les relations avec la commune de Bléré peuvent également être améliorées. Le développement de La Croix-en-Touraine, de l'autre côté des voies pourrait aussi inciter à ouvrir la gare sur sa face nord. Des cheminements piétonniers vers ces nouveaux quartiers mériteraient d'être créés.
La gare, terminus périurbain, peut desservir aujourd'hui l'ensemble des communes de Bléré et de La Croix-en-Touraine, mais aussi celles situées plus au sud. Avec l'augmentation de la fréquence, d'autres communes peuvent se rattacher à ce périmètre d'attraction, même certaines qui possèdent déjà une gare mais avec des fréquences moins intéressantes (Civray-en-Touraine, Dierre).

L'OFFRE CONCURRENTE

L'offre concurrente se compose de la desserte par le réseau Fil Vert et bien sûr des possibilités offertes par la voiture.
Bléré est desservie par une ligne du réseau interurbain Fil Vert, qui propose jusqu'à 4 cars par jour de la semaine vers Tours et 2 cars dans l'autre sens. La commune de La Croix-en-Touraine est desservie par une autre ligne, reliant Tours à Montrichard, en passant par Amboise. Un seul car en fin de matinée dessert la commune dans les deux sens. Le succès de la gare peut en partie s'expliquer par cette faible concurrence du car. En desservant Amboise qui constitue un important pôle d'attraction pour les habitants de Bléré, le car est surtout complémentaire du train.
La RN76 permet de relier facilement Bléré à Tours. Il faut compter environ 35 minutes en heure creuse depuis le centre de Tours. La partie dense de l'agglomération, à partir de Véretz, ralentit nettement la circulation aux heures de pointe. En ne mettant que 25 minutes, le train est compétitif sur ce trajet de centre à centre.

Une zone inondable se trouve en frange de l'urbanisation de La Croix. La ligne ferrée est une ligne de démarcation entre une zone urbanisable et une zone inconstructible au sud de la ligne jusqu'au Cher.
La rivière constitue une rupture avec le principal pôle urbain qui est Bléré. L'entité gare est assez marquée avec des constructions avoisinantes, dont un hôtel, malgré une relative discontinuité.
De part son succès, la gare constitue un véritable pôle pour la commune de La Croix-en-Touraine qui ne profite pas réellement de ce vecteur d'animation.
Le bâtiment-voyageurs a été rénové.

EXTRAIT DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

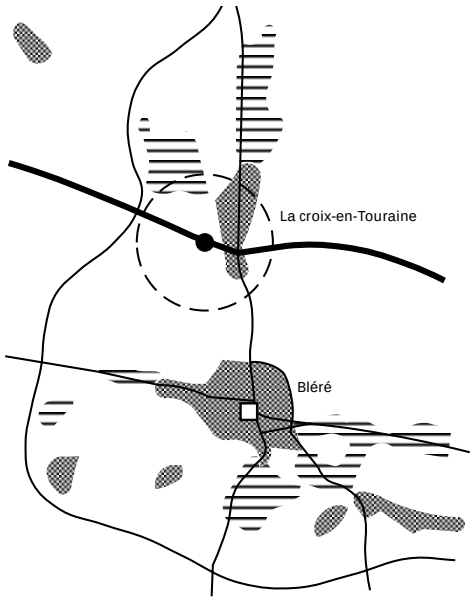
Secteur d'urbanisation

Secteur d'urbanisation future

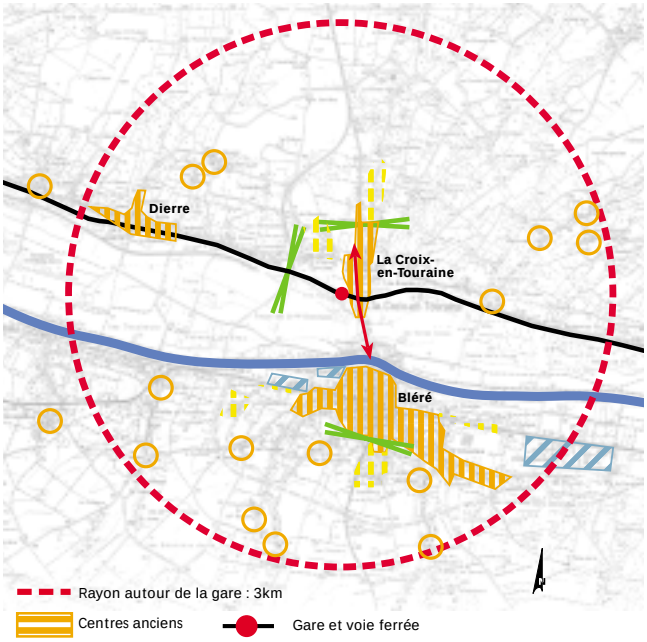
Secteur naturel à vocation agricole

Secteur naturel protégé

EVOLUTION URBAINE



STRUCTURE URBAINE



CHENONCEAUX

A une trentaine de kilomètres à l'est de Tours, la commune couvre au nord une partie du plateau occupé par la forêt d'Amboise et au sud le coteau dominant la vallée du Cher avec une petite partie en plaine alluviale. Chenonceaux est une toute petite commune de 433 hectares
L'habitat est réduit, l'essentiel est concentré au pied du coteau exposé au sud et dans les petits vallons perpendiculaires au Cher. Bon nombre d'habitations sont anciennes et ont gardé un caractère architectural de qualité. Le parc de logements est caractérisé par un fort taux de résidences secondaires. La population communale a une moyenne d'âge élevée.
Le château de Chenonceau est le second château le plus visité en France après celui de Versailles, avoisinant un million de visiteurs par an.

UNE GARE QUI DÉMÉNAGE

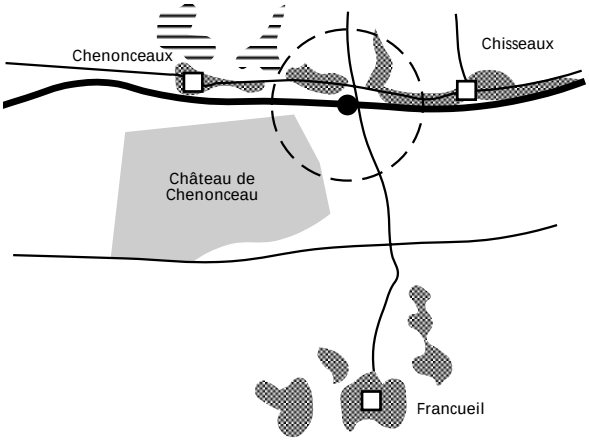
La gare de Chenonceaux anciennement sur la commune de Chisseaux vient d'être transferée aux abords du château, au niveau du pavillon de chasse, classé monument historique.
L'espace-gare donne directement sur le château et est relié au bourg qui le jouxte. Sa vocation touristique en fait une gare spécialisée.
4 à 6 trains desservent la gare quotidiennement (y compris les dimanches). La desserte apparaît satisfaisante, elle bénéficie également de la mise en service d'un nouveau matériel roulant sur certains horaires, plus rapide, plus confortable.
Hormis Chenonceaux et Chisseaux, la gare peut attirer la population de Francueil. L'augmentation de fréquence sur Bléré peut entraîner un report de fréquentation de la gare de Chenonceaux. La nouvelle localisation devrait augmenter fortement le nombre de voyageurs venant visiter le château en train.

L'OFFRE CONCURRENTE

C'est la RN76, au sud du Cher, qui constitue la concurrence la plus active puisqu'elle met Chenonceaux à environ 40 minutes de Tours en voiture, en passant par Bléré, soit autant qu'en train.
Une ligne du réseau de bus interurbain (Fil Vert), entre Tours et Montrichard, dessert à la fois Chenonceaux et Chisseaux, trois fois par sens et par jour de la semaine. Cette ligne, complémentaire du trajet en train, offre une liaison vers Amboise. Elle permet également une connexion au réseau de bus urbain de l'agglomération tourangelle (Fil Bleu) à La Ville-aux-Dames et à Saint-Pierre-des-Corps.

La ligne constitue un cas typique de rupture entre, d'un côté, le bourg ancien, et de l'autre, le domaine du château et la vallée du Cher.
La gare est un point d'arrêt ayant une appartenance forte au château qui justifie sa présence.
Le déplacement de l'arrêt de Chisseaux à Chenonceaux privilégie nettement la fonction touristique à celle du transport des actifs d'un bassin de vie dont l'évolution démographique est très lente.
Le bâtiment-voyageurs est classé monument historique.

EVOLUTION URBAINE



EXTRAIT DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

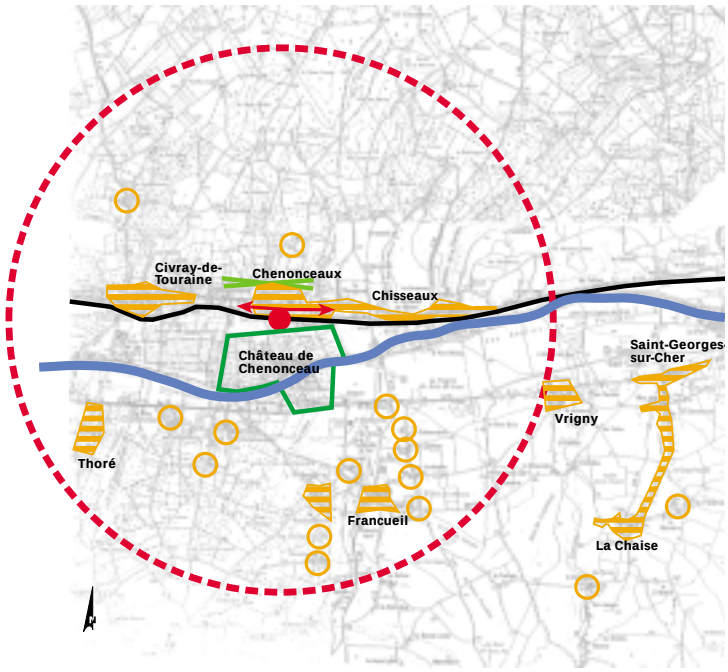
Secteur d'urbanisation

Secteur d'urbanisation future

Secteur naturel à vocation agricole

Secteur naturel protégé

STRUCTURE URBAINE



Rayon autour de la gare : 3km

Centres anciens

Extensions urbaines

Zones d'activités

Hameaux

Gare et voie ferrée

Principales liaisons vers la gare

Coupures urbaines

MONNAIE

UN BREF APERÇU DE LA COMMUNE

La commune de Monnaie est située à environ 15 km au nord de Tours, sur le plateau de la Gâtine Tourangelle. Comprenant environ 3.000 habitants, elle s'étale sur près de 4.000 hectares.
Les réseaux sont des éléments forts de structuration du territoire communal puisqu'il est traversé à la fois par la RN10, l'autoroute A10 et la voie S.N.C.F. Paris-Vendôme, et à chaque fois dans un sens nord-est / sud-ouest. La vallée de la Choisille entaille le plateau et constitue le site d'implantation du village.
Les espaces bâtis sont concentrés au centre du territoire communal, autour de l'ancien village et le long de la RN10. Le développement urbain, essentiellement sous forme de lotissements et d'habitat diffus, s'est implanté entre la route nationale et la voie ferrée, et tend à se poursuivre en forme de Y.
L'élevage est une activité marquante de la commune nécessitant des surfaces de fourrage et d'herbage permanents. Celles-ci s'ajoutent aux vastes étendues dédiées à la culture des céréales.
Outre une solide agriculture, Monnaie s'appuie également sur une activité industrielle et artisanale non négligeable
La commune possède près de 3.000 habitants et cette croissance est principalement due à la déconcentration de l'agglomération tourangelle, permettant un rajeunissement de la population.
L'évolution des migrations alternantes montre que la population a tendance à travailler de plus en plus hors de la commune, notamment vers le pôle d'emplois de Tours-Nord. Cependant, Monnaie a une double vocation, comme pôle résidentiel de troisième couronne, de l'agglomération et centre attractif pour les communes environnantes.

UNE GARE EXCENTRÉE

La gare est localisée en frange de la zone agglomérée. Située sur la ligne Tours-Chartres, elle est desservie quotidiennement par 4 à 6 trains selon les jours et le sens (2 à 3 le dimanche) ; le trajet du midi est effectué en car. Elle se trouve totalement déconnectée du fonctionnement de la commune, bien que reliée au centre-bourg par une large avenue, renforçant l'impression «d'abandon». Les voies ferrées dessinent une limite à l'urbanisation. L'évolution de la commune à court terme doit être observée afin de voir si le développement ne va pas franchir cette limite.

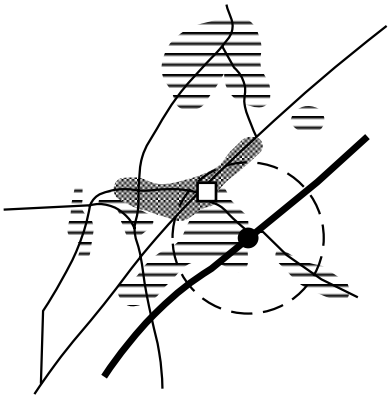
L'OFFRE CONCURRENTE

Le train est sévèrement concurrencé à la fois par une ligne du réseau de bus interurbain Fil Vert (Tours - Château-Renault) et par la voiture pour deux raisons (en plus des problèmes de fréquence...) :
- La ligne SNCF effectue un long détour à l'ouest de l'agglomération avant d'arriver en gare de Tours, ce qui allonge distance, tarif et durée de parcours.
- De nombreux déplacements sont à destination de Tours-Nord (motifs travail, courses, loisirs...), desserte que ne peut pas assurer le réseau SNCF dans sa configuration actuelle.

Le réseau Fil Vert propose 3 cars par jour de la semaine dans le sens Monnaie-Tours et 4 dans l'autre sens. Tous desservent la Petite-Arche, rendant possible une connexion avec le réseau Fil Bleu. Il faut une vingtaine de minutes pour rejoindre le nord de Tours et environ 35 minutes pour aller jusqu'au centre. La voiture, par la RN10 met bien sûr un peu moins de temps. Le train met un peu plus de 20 minutes pour rejoindre la gare de Tours. Il est sans arrêt entre les deux gares. On peut ainsi constater que malgré le détour, il est plus rapide que la voiture (sauf quand l'automobiliste choisit d'utiliser l'autoroute, ce qui lui augmentera ses frais).
Un autre élément caractérisant la mobilité de cette commune est la superposition de réseaux collectifs privés, desservant les deux grands générateurs d'emplois que sont le centre de recherche de l'INRA et la base militaire de

Cas typique de limite, située sur un plateau, la ligne marque une frontière très nette entre les zones urbanisées et les zones agricoles. Sa seule présence est la justification à ce partage de l'occupation de l'espace.
La gare est retirée du centre-bourg bien que proche. Il y a une continuité de bâti depuis le centre jusqu'à la gare, accessible par une "avenue de la gare".
La coupure physique et fonctionnelle majeure, séparant la commune en deux, provient de la RN 10.
L'urbanisation récente a tendance à s'éloigner de l'espace-gare qui pourrait néanmoins être densifié.
L'identité de quartier de gare est peu exprimée.

EVOLUTION URBAINE



EXTRAIT DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

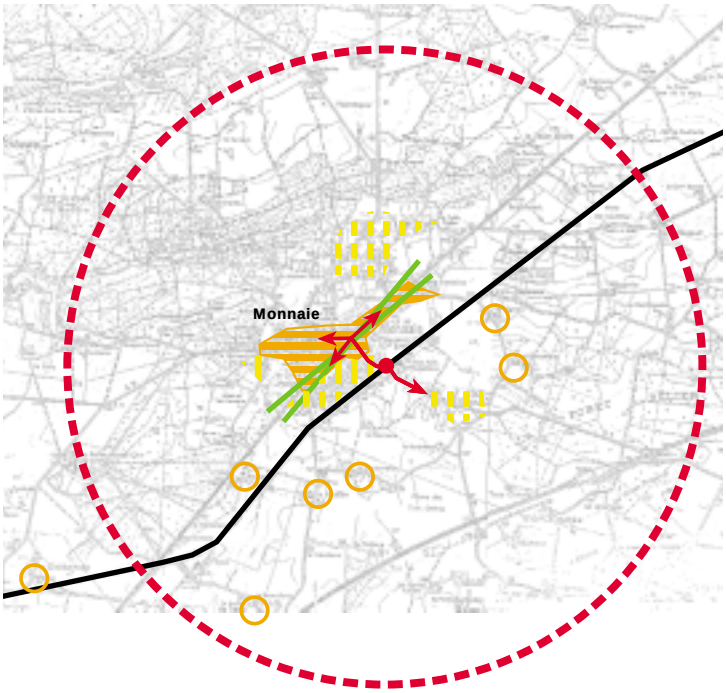
Secteur d'urbanisation

Secteur d'urbanisation future

Secteur naturel à vocation agricole

Secteur naturel protégé

STRUCTURE URBAINE



Centres anciens

Extensions urbaines

Zones d'activités

Hameaux

Gare et voie ferrée

Principales liaisons vers la gare

Coupures urbaines

0 1 km

MONTLOUIS-SUR-LOIRE

UN BREF APERÇU DE LA COMMUNE

Promontoire singulier, positionné entre deux grands axes de circulation très anciennement empruntés (la Loire et le Cher) le territoire communal de 2.500 hectares environ est peuplé de près de 10.000 habitants.

La ville est à mi-chemin entre Tours et Amboise, d'une douzaine de kilomètres.

Le paysage agraire est dominé par le vignoble faisant vivre une centaine de familles. La renommée du vin blanc AOC "Montlouis" n'est plus à faire.

La dizaine de hameaux ont conservé leur population et l'ont même souvent accrue par des constructions nouvelles. L'habitat reste relativement groupé, en noyaux assez bien répartis, sous forme de maisons basses.
La densité d'habitants a triplé depuis le siècle dernier, bien répartie sur le territoire communal. Montlouis-sur-Loire présente un aspect à la fois urbain et rural.

Le plateau a été le siège de l'extension de Montlouis-sur-Loire, par une progression des quartiers résidentiels et des hameaux, peu à peu englobés dans l'urbanisation galopante.
Montlouis-sur-Loire est une des principales commune de la seconde couronne de l'agglomération tourangelle, ceci étant essentiellement du aux mouvements migratoires. Elle s'affiche comme un pôle " relais " du développement de l'agglomération.

La voie ferrée Nantes-Lyon se trouve en pied du coteau dans le val de Cher, comportant une gare, face à la commune de Véretz (gare Véretz-Montlouis) et une halte face à Azay-sur-Cher.

La voie ferrée Paris-Bordeaux enjambe la Loire par un viaduc. La gare de Montlouis-sur-Loire se situe juste avant la traversée.
Dans ce secteur de plaine, entre le coteau et la voie ferrée, de nouvelles habitations se développent.
Une zone d'activités jouxte le secteur de chaque gare.

UNE COMMUNE AVEC TROIS GARES

Ainsi Montlouis-sur-Loire a la particularité de regrouper 3 gares S.N.C.F. sur son territoire communal et deux lignes différentes la desservent.
■ La gare de Montlouis-sur-Loire est située à environ 15 minutes à pied du centre-bourg, le long de la RD751. L'espace-gare constitue un belvédère donnant sur la Loire.

■ quatre trains s'y arrêtent dans le sens Blois-Tours et six dans le sens Tours-Blois (deux dans chaque sens le dimanche). La gare a été réaménagée pour bénéficier d'abris transparents, d'un garage à vélos couvert, d'un parking matérialisé, d'une billetterie automatique et d'un traitement paysager de qualité. On peut noter la disparition du bâtiment voyageur. C'est une gare à double entrée, puisque deux escaliers permettent d'y accéder de part et d'autre du pont qui traverse la Loire. Il existe des possibilités de stationnement des deux côtés.
Sa position dominante, sur le talus de la voie ferrée a deux conséquences : la découverte

d'un magnifique paysage de Loire pour l'usager et une localisation difficilement perceptible pour l'automobiliste qui passe sous le pont.
Les liens avec le centre-bourg, bien que facile d'accès, sont peu marqués.

■ La gare de Véretz-Montlouis est située le long de la RD140.
Quatre trains quotidiens s'arrêtent dans le sens Tours-Vierzon et trois dans l'autre sens (deux par sens le dimanche).
La gare est à mi-chemin entre les centres de Montlouis-sur-Loire et de Véretz, mais l'urbanisation montlouisienne tend à s'en rapprocher peu à peu alors que le développement de Véretz se fait à l'opposé en raison de la plaine inondable du Cher qui continue de marquer une rupture importante.
La gare a reçu récemment un traitement de qualité. Contrairement à celle de Montlouis-sur-Loire, elle a conservé son bâtiment voyageur, de bonne facture architecturale. Elle est facilement perceptible pour les automobilistes qui fréquentent la RD140. Cette gare doit pouvoir desservir les zones d'habitat du coteau sud, l'urbanisation sud du plateau, la commune de Véretz. Elle peut également constituer une opportunité pour les automobilistes de la RD140 qui ne souhaitent pas s'engluer dans la circulation de la zone dense de l'agglomération.

Le festival de jazz annuel, initié par la commune a pris une ampleur et une renommée nationale et s'appelle maintenant "Jazz en Touraine", associant les villes de Tours et Joué-lès-Tours.
Se déroulant sur une dizaine de jours en septembre, il compte parmi les plus grands festivals de jazz nationaux et rassemble de nombreux artistes français et étrangers.

L'OFFRE CONCURRENTE

L'offre concurrente se compose de la desserte par le réseau de bus interurbain Fil Vert et bien sûr des possibilités offertes par la voiture.
■ Montlouis-sur-Loire est desservie par une ligne du réseau Fil Vert. Trois types de cars s'y arrêtent en partant (ou allant) à Tours (gare routière) : terminus à Montlouis-sur-Loire, continuant jusqu'à Amboise, continuant jusqu'à Amboise et Montrichard.
Il y a jusqu'à 19 cars par jour de la semaine dans le sens Tours-Montlouis et jusqu'à 16 cars dans l'autre sens, ce qui constitue donc une offre beaucoup plus importante que celle du train, d'autant plus que les principaux quartiers de la commune sont desservis. La desserte est tout de même complexe et peu lisible pour le non initié et le temps de trajet nécessaire en car est plus long que celui du train.
On peut noter qu'à court ou moyen terme, la commune de Montlouis-sur-Loire est susceptible d'entrer dans le Périmètre des Transports Urbains et de bénéficier ainsi d'une desserte par le réseau Fil Bleu.
■ Les RD 140 et 751 offrent un accès relativement rapide à Tours. Il faut compter moins de 20 minutes entre le centre de Montlouis et le centre de Tours par la RD 140. Le train met 14 minutes au départ de la gare de Montlouis-sur-Loire, ce qui peut le rendre compétitif. Au départ de la gare de Véretz-Montlouis, le train met 16 minutes. Pour accéder au centre de Tours en voiture, il faut compter plus de 20 minutes par la RD 140 qui amène les automobilistes au sud de

Tours. Là aussi, le train est plus efficace.

La gare est en limite de la Loire mais dans la continuité de la ville. La ligne, perpendiculaire à l'axe du fleuve, forme une rupture entre la zone d'activités à l'ouest et la zone résidentielle à l'est.
Dans un secteur mixte rassemblant de l'activité et du logement, la gare bien que proche du centre est déconnectée de la ville, à l'écart sans être isolée.
Des enjeux de liaison avec les différents quartiers de la ville existent.
Sa position en surplomb sur un talus planté et maçonné (pied de pont) la rend peu visible pour le novice, tout en renforçant sa théâtralité pour l'usager.
La dynamique urbaine tend à éloigner les nouveaux quartiers.
Les capacités de mutation alentour sont faibles et concernent les activités.
Un atout majeur de cette gare est d'être localisée sur le carrefour de la RD 751 parallèle à la Loire, voirie à fort trafic et axe d'entrée d'agglomération.

EXTRAIT DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

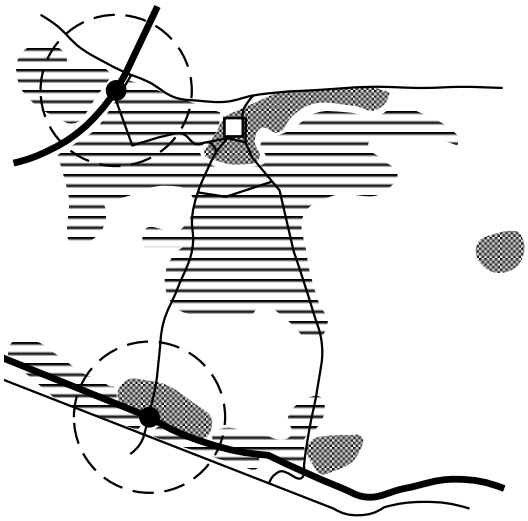
Secteur d'urbanisation

Secteur d'urbanisation future

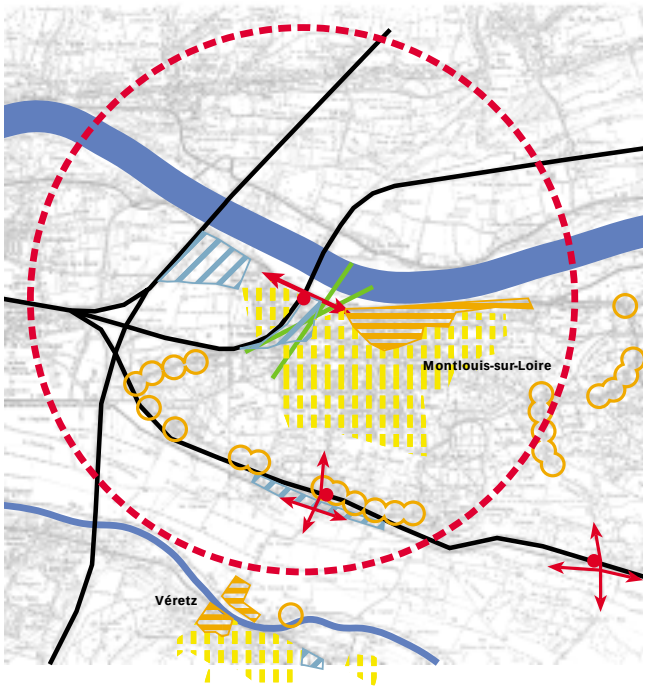
Secteur naturel à vocation agricole

Secteur naturel protégé

EVOLUTION URBAINE



STRUCTURE URBAINE



Rayon autour de la gare : 3km

Centres anciens

Extensions urbaines

Zones d'activités

Hameaux

Gare et voie ferrée

Principales liaisons vers la gare

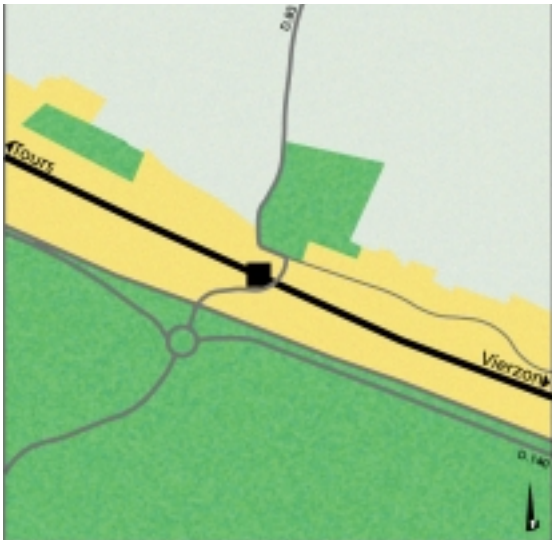
Coupures urbaines

0 1 km

VERETZ-MONTLOUIS

La gare en pied de coteau sur la ligne suivant la vaste vallée du Cher, est sur un axe bordant un hameau important dont l'urbanisation suit le relief, à mi-chemin entre les centres de Montlouis-sur-Loire et de Véretz. La croissance du premier se fait vers la gare et celle du second s'en écarte. La ligne sépare distinctement la frange d'habitat en pied de coteau (en partie troglodytique) et la zone d'activités qui suit la route parallèle à la voie dans la vallée du Cher.
Il n'y a pas de mutation possible dans le secteur de la gare.

EXTRAIT DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS



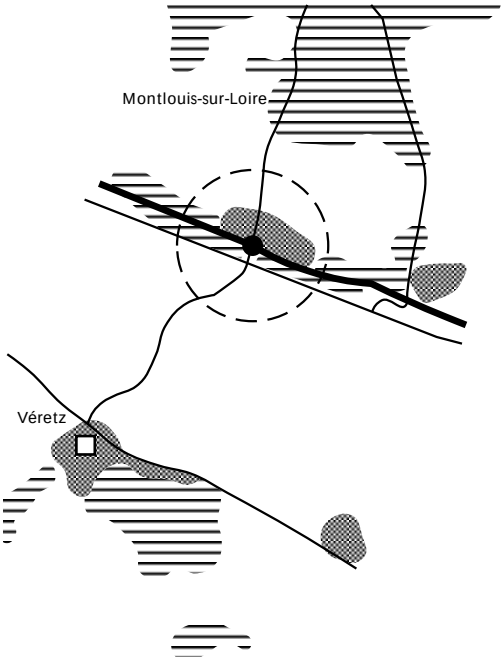
Secteur d'urbanisation

Secteur d'urbanisation future

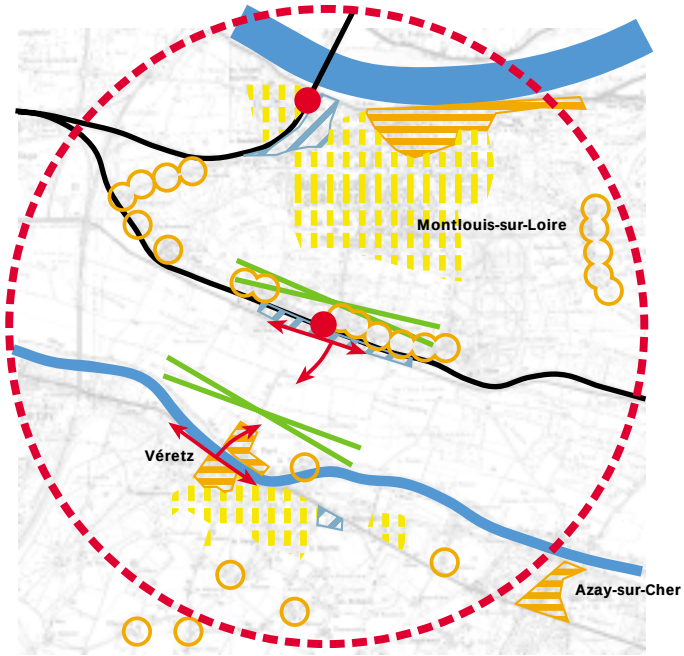
Secteur naturel à vocation agricole

Secteur naturel protégé

EVOLUTION URBAINE



STRUCTURE URBAINE



Rayon autour de la gare : 3km

Centres anciens

Extensions urbaines

Zones d'activités

Hameaux

Gare et voie ferrée

Principales liaisons vers la gare

Coupures urbaines

0 1 km

SAINT-ANTOINE-DU-ROCHER

UN BREF APERÇU DE LA COMMUNE

Située à 15 kilomètres au nord de Tours, Saint-Antoine-du-Rocher compte plus de 1.000 habitants pour 2.400 hectares. C'est une commune étendue, qui présente encore beaucoup de caractéristiques de ruralité.
Son faible développement lui a permis de rester relativement regroupée autour du centre-bourg.
La principale desserte se fait par la RN138 (Tours – Le Mans), qui passe à 2 kilomètres à l'ouest du bourg. Le développement urbain a pris la forme d'un petit lotissement au nord-ouest du centre. Les grandes qualités paysagères de ce site en fond de vallée, proche de Tours ont attiré une population recherchant l'habitat traditionnel du bourg ou des hameaux.
Saint-Antoine-du-Rocher se trouve très proche d'une commune rurale importante, de près de 1.500 habitants et d'une plus modeste.

Le phénomène de croissance de population existe sur Saint-Antoine-du-Rocher, mais c'est surtout sa voisine qui croît le plus vite, notamment grâce à un développement pavillonnaire plus important.
L'activité économique est constituée en partie par l'agriculture, l'élevage, l'arboriculture.

UNE GARE POUR TROIS COMMUNES

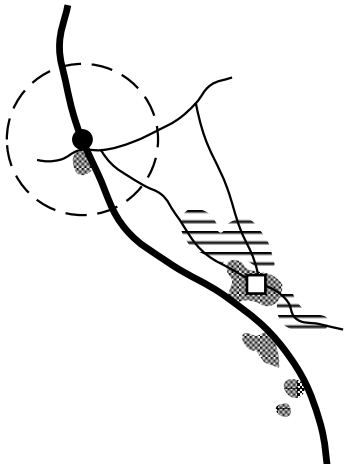
La gare de Saint-Antoine-du-Rocher est un arrêt de la ligne Tours – Château-du-Loir – Le Mans. Elle est au centre d'un triangle formé par trois communes. En contre partie, elle est isolée de toute urbanisation proche et se trouve insérée dans un écrin de végétation, adossée à un petit bois.
La desserte SNCF est assurée soit par train, soit par car. Il existe un train et deux cars quotidiens dans le sens Tours – Château-du-Loir et un seul train dans l'autre sens, tôt le matin. Autant dire que la fréquence apparaît nettement insuffisante pour rendre la gare attractive. De plus, le trajet en train est pénalisé par le détour que fait celui-ci pour pénétrer dans l'agglomération tourangelle. Malgré tout, il ne met que 24 minutes pour rejoindre le centre de Tours ce qui est équivalent au temps nécessaire en voiture. On peut penser que bon nombre de migrations alternantes sont à destination du nord de Tours, ce qui constitue une desserte actuellement impossible en train.

L'OFFRE CONCURRENTE

La RN138 constitue la principale concurrence au train en mettant Saint-Antoine-du-Rocher à 25 minutes du centre de Tours en voiture.
Une ligne du réseau de cars interurbains Fil Vert, de Tours à Château-la-Vallière, dessert les trois communes voisines. 5 à 6 cars par sens et par jour de la semaine assurent la liaison. 2 à 3 desservent la gare, sans pour autant assurer une correspondance d'horaires. Le réseau Fil Vert s'affiche donc bien comme un mode concurrent et pas complémentaire

L'environnement direct est constitué de champs et de forêts.
Quelques rares habitations s'égrainent entre le centre-bourg et la gare. Une entreprise s'est localisée dans l'emprise de l'espace-gare.
Le bâtiment-voyageurs a été transformé en logement.
La gare est située au centre de gravité de trois communes et est directement connectée à un axe routier important (Tours-Le Mans). L'urbanisation s'est déplacée vers la gare mais la municipalité ne souhaite pas aujourd'hui voir d'autres extensions dans ce secteur, préférant un recentrage autour du bourg.

EVOLUTION URBAINE



EXTRAIT DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

Secteur d'urbanisation

Secteur d'urbanisation future

Secteur naturel à vocation agri

Secteur naturel protégé

STRUCTURE URBAINE

Rayon autour de la gare : 3km

Centres anciens

Extensions urbaines

Zones d'activités

Hameaux

Gare et voie ferrée

Principales liaisons vers la gare

Coupures urbaines

0 1 km

QUELLE OFFRE DE SERVICES AU QUOTIDIEN ?

L'enjeu essentiel qui ressort pour permettre aux gares et aux transports ferrés de retrouver une attractivité certaine est de proposer aux voyageurs des **services au quotidien pour mieux gérer leur temps.**
Les gares du périurbain sont des lieux ouverts, de libre accès, sans appartenance territoriale forte.
Faut-il laisser ce libre accès et cette ouverture à tous vents ?
Cela pose un problème de lisibilité d'appartenance de l'espace gare : à la société exploitante de transport ou à la commune desservie ?

Il semble nécessaire de redonner de l'**identité à la gare** pour qu'elle soit reconnue et respectée.
Cela tendrait à filtrer l'accessibilité, fermer l'espace, en faire un lieu semi-public, avec un droit d'accès permettant de **recréer le rituel** de porte, marquer la séquence.
L'idée n'est certes pas d'en interdire l'accès à quiconque mais de redonner du statut à ceux qui empruntent ces lieux, les **revaloriser**.
Il semble important de redonner du sens et du relief aux **séquences de la chaîne de transport**, marquer plus les **rythmes** en recréant des **rituels** permettant de donner des **repères** aux usagers : entrer dans l'espace-gare, franchir le seuil de la gare, être accueilli, s'informer, composter son billet, avoir accès aux quais, s'embarquer, ...
Si la gare et ses espaces sont entièrement accessibles, à quel univers appartiennent-ils ? Qu'en reste-t-il ? Comment la faire respecter, la rendre plus attractive, voire la «sacraliser» ?
Toute requalification de ces espaces entraînera une revalorisation de ses usagers et donc une attractivité plus forte du système.

L'offre de **services** peut constituer un plus pour les usagers des transports collectifs et permettre de les identifier positivement, comme utilisateurs d'un mode de déplacement rapide, commode et sûr, et surtout qui savent **optimiser leur temps** et les **commodités** annexes qui leurs sont proposées.
Il peut paraître important de restreindre l'accès à ces services aux seuls voyageurs empruntant le train.
Le fait qu'ils ne soient pas ouverts à «tout le monde» et l'idée de privilégier cette offre à la catégorie des migrants en train permet une revalorisation en montrant qu'on s'intéresse à eux dans un transport de masse et que cela leur donne les moyens de **se différencier** dans un contexte de croissance de l'individualisation des modes de vie et de l'anonymat, notamment par rapport aux utilisateurs de la voiture particulière.

Cela pose néanmoins le problème d'intégrer une présence de services publics sans restriction d'accès à une offre de services spécifiques filtrés.
Une des réponses à cette difficulté repose sur l'instauration d'un support monétique utilisable pour les prestations «transport» pures et celles qui y sont annexées pour les **facilités quotidiennes**.

En terme d'image, les services à mettre en œuvre devront ne pas être passéistes avec une référence nostalgique à des pratiques anciennes, ni trop avant-gardistes pour limiter la science-fiction dans les gares.
Ainsi un juste équilibre doit être trouvé en s'appuyant sur le bon sens et l'existant.

L'ambition n'est pas de vouloir mettre en œuvre tous les services mais d'en choisir quelques uns de manière pertinente avec le contexte de chaque type de gare.

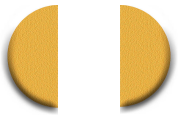
La programmation de services et commerces dans et aux abords des gares nécessite de décomposer l'offre selon trois axes :

1. offre «standard» de services de base :
- développer les services liés au déplacement et aux modes de transport et leur information,
- permettre le rabattement d'activités commerciales et de services identifiés,
- profiter de l'espace gare comme lieu de concentration, d'échanges et de diffusion.

2. offre «modulable» selon les spécificités locales :
- interconnecter des services à la vie locale en travaillant sur les caractéristiques identitaires communales,
- programmer des activités au cours de la journée selon les temporalités observées (heures de pointes, horaires d'embauche, sortie des écoles, ...) liées aux déplacements et à la vie quotidienne,
- mettre en résonance les rythmes des migrations journalières et les évènements réguliers et saisonniers,
- identifier les organisations et initiatives locales motivées (groupes d'artisans, associations de commerçants, ...) pouvant servir de support pour développer ces actions.

3. mettre en réseau les services et les informations : "think global, act local"
- calibrer les services en fonction des flux,
- assurer une complémentarité entre les prestations automatisées liées au transport et les services connexes humanisés,
- organiser la gestion du temps de départ moment d'investissement du lieu du transport et le temps de l'arrivée instant de fuite,
- répondre à la demande d'informations sur la destination finale (la ville centre),
- mettre en correspondance l'animation locale et les manifestations culturelles des territoires desservis par le réseau.

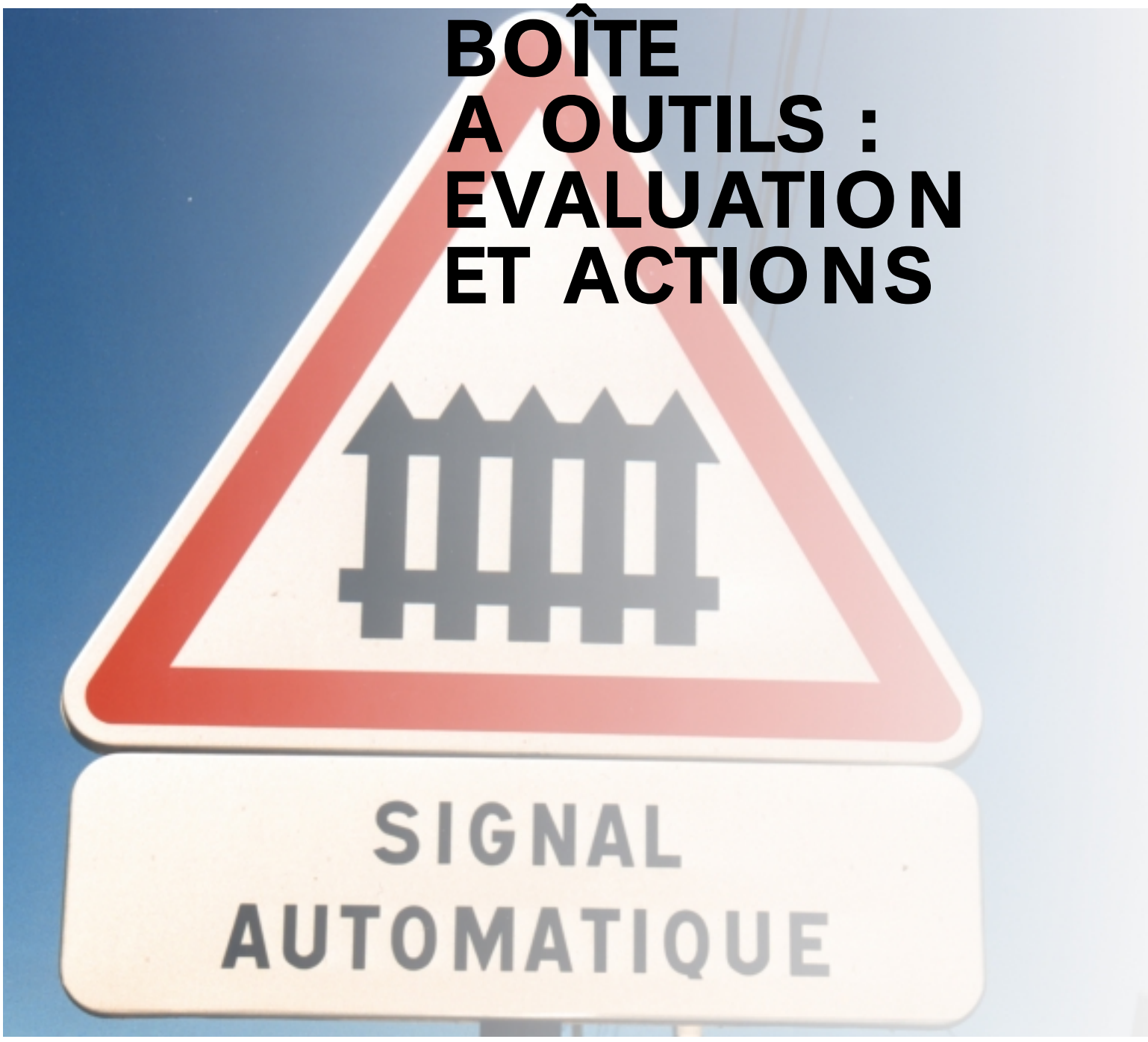
	Points forts	Points faibles	Supports identitaires
BLÉRÉ-LA-CROIX	- surplus d'emplois par actif - présence d'un collège dans la zone gare - taille de la commune - rôle chef-lieu de canton - effet distance par rapport à Tours - offre transport importante - terminus périurbain - association de commerçants forte - sillons disponibles en milieu de journée et fin de soirée	- gare déconnectée de Bléré - loin du centre de gravité principal	- activités nautiques, pêche - vigne : cave coopérative - station verte de vacances - fontaines, sources - marchés et foires - brocante - cravates 3 millions/an (Thiercelin)
CHENONCEAUX	- château + visiteurs - point d'arrêt déplacé - effet distance : éloignement positif - dans un milieu et centre urbain - sillons disponibles en milieu de journée et fin de soirée	- usage domestique - trop forte spécialisation de la gare ? - gare ne desservant pas de collège	- second château le plus visité de France - activités vinicoles - départ parcours pédestre - petite fonderie de bronze et aluminimum
MONNAIE	- située dans une région de l'agglomération à fort potentiel de développement - pression foncière forte - limite périurbain - la commune possède le parking devant la gare - existance d'un réseau privé interne de rabattement - vocation "services publics" de la rue de la gare - créneaux de sillons disponibles	- détour - mauvaise desserte de Tours-Nord bassin d'emplois - déconnexion de la ville par N 10 - cumul handicaps : N10 /autoroute proche centre peu attractif - pas de distributeur automatique de billets - gare ne desservant pas de collège	- INRA (Nouzilly) - trait d'union ville /campagne - grosse activité céréalière - base aérienne matériel d'aviation - manifestation : "les Devos de l'humour" - poterie artisanale
MONTLOUIS **VERETZ MONTLOUIS**	- gare desservant au moins un collège - pont : circulable par 2 roues et piétons - une zone artisanale à côté de chaque gare + 2 gares - maire sensibilisé aux transports en com mun et actif - bâtiment voyageur rénové - marché : 10.000 habitants en développement - noyaux en création - marge de manœuvre sur la création de sillons en milieu de journée et fin de soirée	- plus d'actifs que d'emplois - gare automatique - rattachement au centre bourg difficile - gares en périphérie voire en limite communale - très proche de Tours - commune peu dense - forte motorisation des ménages - disponibilité de sillons aux heures de pointe à rechercher	- vin AOC, activités viticoles, foire aux vins - la Cave du Diable - le Festival de Jazz - Rencontres musicales - château de La Bourdaisière : fêtes des plantes et des jardins de Touraine - les dimanches de La Bourdaisière - la Maison de la Loire
SAINT-ANTOINE DU ROCHER Semblançay Rouziers de Touraine	- lieu de promenade départ randonnée pédestre - effet distance - cadre de vie - voisinage de Semblançay - accès aisé par N. 138 - sillons libres utilisables	- pas de collège dans la zone-gare - peu d'emprise exploitable - déconnexion - milieu naturel - peu de densité - forte motorisation des ménages - pas d'actions intercommunales - petites structures commerciales locales en difficulté - faible demande pour les transports collectifs forte concurrence avec Fil Vert	- golf - centre de formation de techniciens agricoles - location de vélos - vergers (pomme golden) - charrue à vapeur - Ermite Antoine - Dolmen de la Grotte aux fées



Transport		Urbanisme	Services locaux	Services globaux	Procédures et subventions
- rabattement : refonte du réseau Fil vert jusqu'à Francœuil - rabattement vélo (Bléré + La Croix) et itinéraire piétonnier, jalonnement à créer (La Croix) - piste cyclable - développer les relations avec Amboise	G : 0 F : 121 dép. atteints Ro : 9,4 R1 : 15,5	- pôle d'équilibre potentiel - signalétique - marquer la gare depuis le carrefour (gare sur le côté) - développement pavillonnaire possible sur La Croix quartier plus dense en relation avec le centre ancien et le lotissement - renforcer le potentiel d'activités et de tourisme en bord de Cher	- délégation des commerçants du Canton de Bléré dans l'espace gare aux heures de pointe, point multi services - opération de restructuration de l'artisanat et du commerce à La Croix - location d'automobiles - location deux roues - stationnement protégé des deux roues avec services de maintenance - mobilisation des taxis les jours de marché et manifestations diverses - point poste, borne d'accès Internet - information sur l'insertion professionnelle - vitrine sur la production et activités emblématiques	- fontaine d'eau	- opération cœur de Pays - opération de restructuration de l'artisanat et du commerce - opération 1000 villages de France - activités artisanales, commerciales et services de proximité - maintien d'activités de première nécessité - prêt projet urbain - structuration de l'économie touristique - actions de promotion du tourisme - randonnées et promenades - plan d'aménagement lumière - contrat de pays - La Poste - infrastructures des transports en commun
- spécialisation totale - réutilisation d'emprises de station-nement utilisées par le château - travail de communication en amont (correspondance TGV St-Pierre) (château au pied de la gare)	G : 3' F : 76 Ro : 7,4 R1 : 10,7	- voie ferrée : marque une limite (deux mondes différents) - pas d'appel de la ville, opacité appel à créer, franchissement du passage à niveau	- mise à disposition d'un outil de communication pour contacter et réserver gîtes ruraux, hôtels, chambres d'hôtes, animations - location de voitures et deux roues - point poste, borne d'accès Internet	- espaces de réunion dans les voitures selon dispositions plus conviviales pour petits groupes de 5 à 8 per-sonnes (touristes, stagiaires en for mation, collègues de travail, famille, ...)	- activités artisanales, commerciales et services de proximité - structuration de l'économie touristique - actions de promotion du tourisme - randonnées et promenades - La Poste
- rabattement sur la gare - nœud intermodal : transports en commun urbains : bus ou TCSP - parking relais Nord du département (Vendôme) - transport à la demande (voir desserte Fil vert dans une logique de complément à remonter au nord) ligne 2 vers la gare de Notre Dame-d'Oé - 4 départs par jour et par sens	G : 8' F : 25 → 45 trains Ro : 3,6 R1 : 10,7	- traitement de la rue de la gare - traitement du carrefour depuis la RN 10 - interdire aux poids lourds et retraiter la nationale	- rentabiliser la présence humaine en couplant des services avec ceux existants et proches : la Poste - services d'accès aux médias et "petit café" - station-services et maintenance automobile, contrôle technique - information sur les activités et animations de la ville centre - point poste, borne d'accès Internet - accueil spécifique des personnes en formation ou en stage - tri sélectif	- actualités locales dans les trains : journaux, multimédia, affichage quotidien - animations touristiques saisonnières, explications sur les sites traversés - consultation d'un CD Rom interactif sur les activités, sites et services disponibles tout au au long de la ligne, par rubrique et dans chaque gare	- opération cœur de Pays - activités artisanales, commerciales et services de proximité - désenclavement rural - bâtiments relais d'accueil - plan d'aménagement lumière - La Poste
- cadencement de la desserte ferroviaire avec Tours aux heures de pointe : fréquence triplée - horaires cadencés avec le TGV - rabattement par réseau minibus d'une gare à l'autre avec itinéraire urbain sur 2 ou 3 arrêts Support réseau - Fil vert ? (hypothèse : Fil vert ne rentre plus dans Tours) - fréquence égale, offre supérieure - rabattement vélo : réseau cyclable à raccorder - création d'un terminus technique - desserte souple du plateau par des taxis à la demande - adaptation des horaires aux activités des usagers (ex. 3ème âge et formalités administratives)	G : 3' F : 82 trains Ro : 3 R1 : 9,3	- créer des liens entre les nouvelles zones d'aménagement et les gares - faire participer l'environnement immédiat - traitement d'accès de rue : plantations, trottoirs, mobilier urbain - situation des gares en entrée de ville à renforcer - développement en chapelet de l'urbanisation accompagnant la ligne ferroviaire	- représentation de la gare en centre-ville sous forme de point de vente de prestations transport - délégation de services commerciaux dans les espaces gares aux heures de pointe information sur l'insertion professionnelle - vitrine sur la production et activités emblématiques - point poste, borne d'accès Internet - faire coïncider les horaires d'embauche avec ceux des trains - plan indiquant le temps d'accès à pied aux différents équipements ou monuments de la commune depuis la gare - stationnement protégé pour les deux roues avec service de maintenance - mobilisation des taxis les jours de marché et de manifestations diverses - information sur les activités et animations de la ville centre	- information sur le réseau dans son ensemble - plan et carte de la ville desservie à chaque gare, avec ses activités, ses commerces, son patrimoine - information municipale locale	- opération cœur de Pays - activités artisanales, commerciales et services de proximité - prêts projets urbains - structuration de l'économie touristique - actions de promotion du tourisme - randonnées et promenades - prêt sur fonds d'ingénierie - plan d'aménagement lumière - cœur de village - La Poste - infrastructures des transports en commun
- rabattement Semblançay-Rouziers - déplacement du point d'arrêt en centre bourg	G : 6' F : 11 → 48 trains Ro : 3,6 R1 : 10,7	- disponibilité foncière pour accueillir la gare dans le centre (zone ND actuelle) - opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) dans le centre-bourg	- plateforme multiservices intégrant un point poste, alimentation, petit matériel ménager, outillage - information sur les activités et animations de la ville centre - bureau à horaires partagés - accueil spécifique des personnes en formation ou en stage - dépôt-vente		- opération programmée d'amélioration de l'habitat - opération de restructuration de l'artisanat et du commerce - activités artisanales, commerciales et services de proximité - maintien d'activités de première nécessité - prêt projet urbain - désenclavement rural - bâtiments relais d'accueil - actions de promotion du tourisme - randonnées et promenades - prêts sur fonds d'ingénierie - plan d'aménagement lumière - cœur de village - contrat de pays - La Poste, DATAR - infrastructures des transports en commun

G : gain de temps
F : fréquence
Ro : ratio initial moyen de succès : $\frac{\text{montées + descentes}}{\text{population desservie}}$
R1 : ratio à atteindre

BOÎTE A OUTILS : EVALUATION ET ACTIONS



UNE DEMARCHE TRANSPOSABLE

Les étapes précédentes d'analyse et de constitution de scénarios pour améliorer la fréquentation des gares ont permis d'élaborer un ensemble de propositions jouant sur les trois axes d'action : transports, urbanisme, services.

Celles-ci concernent des contextes différenciés dans lesquels une mise en œuvre exhaustive d'actions a été tentée. Ces monograghies issues d'une typologie élaborée recouvrent des réalités existantes ailleurs.
Ces actions préconisées et adaptées sur mesure pour chaque cas, représentent une palette de solutions transposable sous une forme plus générique dans d'autres contextes. Elles fournissent ainsi une base structurée ayant fonction à la fois de grille d'évaluation et de boîte à outils d'actions.

BOÎTE À OUTILS : ÉVALUATION ET ACTIONS

	TRANSPORT	URBANISME	SERVICES
INDICATEURS	- ratio de succès M+D/Pop - fréquence-trains hebdomadaire - différence de durée de parcours entre la voiture et le train - facteur détour du tracé des lignes ferrées - disponibilité de sillons supplémentaires en heure de pointe, milieu de journée et fin de soirée - proportion de ménages multimotorisés dans la zone gare - niveau de concurrence entre transports collectifs - moyens publics, privés, collectifs, individuels mis en œuvre pour le rabattement - adaptation des horaires aux différents cycles d'activités de la journée et catégories de populations variées - degré de spécialisation de la gare - accessibilité routière de la gare - valeur architecturale et état du bâtiment-voyageurs - niveau des équipements d'accueil basiques de l'espace-gare - position de la gare par rapport au centre-bourg et au centre de gravité de l'ensemble des communes desservies	- existance d'un collège dans la zone de la gare - proportion nombre d'emplois et population active - volume de population par zone par rapport à la moyenne de l'ensemble - taille des ménages - effet distance entre la gare de domicile et la gare de desti nation - localisation par rapport à l'aire urbaine - position par rapport aux bassins d'emplois - potentiel de développement de la zone de la gare - densité de la commune desservie - lisibilité de la gare dans la commune	- présence humaine - existance d'une association de commerçants et d'une initiative locale - vocation "services publics" de la rue de la gare - niveau de sensibilité du Maire aux transports collectifs - niveau d'activité des structures commerciales locales - emprise foncière exploitable aux abords du bâtiment-voyageurs - actions intercommunales
ACTIONS	- élever le niveau d'offre pour doper la demande - assurer le cadencement de la desserte ferroviaire avec la ville-centre aux heures de pointe depuis les pôles périurbains - faire coïncider les correspondances avec les passages de TGV - organiser un réseau de rabattement vers la gare - identifier un rabattement gare à gare si plusieures lignes ferroviaires coexistantes (minibus) avec itinéraire urbain - prévoir une desserte souple complémentaire par des taxis à la demande - raccorder les itinéraires cyclables et piétonniers à la gare - organiser un maillage d'ensemble et hiérarchisé des points intermodaux intégrant les lignes régionales ferrées ou routières, les transports collectifs urbains : bus, TCSP - situer avec pertinence des parcs relais de stationnement - adapter les horaires aux activités des usagers (ex. 3ème âge et formalités administratives) - optimiser la localisation de la gare en déplaçant éventuellement le point d'arrêt - créer des tronçons de ligne nouvelle	- renforcer un maillage de bourgs par les infrastructures ferroviaires - accompagner la ligne ferrée par un chapelet d'urbanisation - renforcer la lisibilité et la visibilité de la gare - créer des effets d'appel vers la gare - atténuer l'effet de coupure du chemin de fer - intégrer la fonction de la gare dans les opérations d'urba nisme en cours ou à venir - densifier le bâti dans les zones proches de la gare - réfléchir à la programmation des sites en mutation aux abords de la gare - relever les disponibilités foncières pour accueillir la gare dans le centre - créer des liens entre les nouvelles zones d'aménagement et les gares - faire participer l'environnement immédiat - marquer la gare depuis le carrefour d'accès - privilégier les aménagements pour circulations douces vers la gare - traiter la rue de la gare par des aménagement spécifiques : jalonnement, mobilier urbain, plantations - renforcer la position des gares comme entrée de ville - évaluer la pertinence de déplacer le point d'arrêt par rapport au centre de gravité de la commune desservie	● Définir une panoplie de services adaptés : en jouant sur une gamme variée de services liés au transport, embarqués, intermodaux, municipaux, publics, à la personne, liés à l'emploi, d'approvisionnement, d'échanges et transactions, liés à l'environnement, globaux ● Définir une offre "modulable" selon les spécificités locales : - programme des activités au cours de la journée liées aux déplacements et à la vie quotidienne - organiser une délégation de services en gare avec les initiatives locales - associer la vie de la gare aux activités commerciales, festives et culturelles régulières (marchés, foires, brocantes, festivals, ...) - renforcer le caractère d'accueil de la gare comme porte d'entrée de la ville : accueil de visiteurs, personnes en formation, touristes, ... - disposer une vitrine des productions locales significatives (industrie, agriculture, recherche) - développer les activités liées à l'environnement naturel (cours d'eau, ...) et au cadre de vie des communes desservies en relation avec la gare - mettre en scène les éléments de patrimoine remarquables ● Mettre en réseau les services et les informations
PROCEDURES ET SUBVENTIONS (voir fiches descriptives)	- Plan de Déplacements Urbains - études de transports urbains - infrastructures des transports en commun - amélioration des transports urbains	- Plan d'Occupation des Sols - cœur de village - prêt projets urbains - désenclavement rural - prêt sur fonds d'ingénierie - réhabilitation de l'habitat privé dans le cadre des OPAH - bâtiments relais d'accueil - plan d'aménagement lumière	- Schéma de Développement Commercial - opérations 1000 villages de France - opération de restructuration de l'artisanat et du commerce (ORAC) - opération cœur de pays - opération centre 2000 - activités artisanales, commerciales et services de proximité - maintien d'activités de première nécessité - structuration de l'économie touristique - actions de promotion du tourisme

UNE PANOPLIE DE SERVICES

Un ensemble de services a été listé de manière assez exhaustive puis classé par thèmes permettant de créer une typologie servant de support à la composante SERVICES de la boîte à outils.

SERVICES LIÉS AU TRANSPORT
- Marquage d'un rituel d'accès à l'espace du transport.
- Billetterie.
- Information horaires et tarifs.
- Attente.
- Portage des bagages à domicile pour voyageurs non motorisés.

SERVICES EMBARQUÉS
Ces services sont très liés au temps de trajet (urbain, suburbain, périurbain).
- Fontaines d'eau.
- Espaces de réunion dans les voitures selon dispositions plus conviviales pour petits groupes de 5 à 8 personnes (touristes, stagiaires en formation, collègues de travail, familles, ...).
- Actualités locales : mise à disposition de journaux, panneaux à affichage quotidien, multimédia, ...

SERVICES EMBARQUÉS SPÉCIALISÉS
- Téléachat embarqué pour se faire livrer à l'arrivée.
- Mise à disposition d'un outil de communication pour contacter et réserver gîtes ruraux, hôtels, bed and breakfast depuis le train.
- Animations touristiques saisonnières, explications sur les sites traversés.
- Cours de langues.
- Cours de micro-informatique ou multimédia.

SERVICES INTERMODAUX
- Stationnement protégé pour deux roues avec services d'entretien.
- Location de deux roues.
- Stations-services et ateliers de réparation ou d'entretien de voitures particulières, centre de contrôle technique.
- Location d'automobiles.
- Plan et carte indiquant l'accessibilité en temps aux différentes sites majeurs des communes desservies depuis la gare pour les piétons.
- Association des taxis les jours de marché.

SERVICES MUNICIPAUX
- Information publique.
- Plan et carte de la ville avec ses activités, ses commerces, son patrimoine.
- Information municipale locale : horaires, manifestations, spectacles, actions et initiatives.
- Information sur les activités et animations de la ville centre (Tours).
- Visite de la commune : message identitaire essentiel à faire passer : un point d'identification au local (passage entre mobilité et sédentarité).
- Collecteur unique de services administratifs évitant de faire des démarches : fiche d'état civil, etc.
- Représentation du tissu associatif local.

SERVICES PUBLICS
- Maison des services publics,
- Point Poste.
- Borne d'accès Internet.
- Bureau à horaires partagés BHOP.

SERVICES À LA PERSONNE
- Halte-garderie, crèche.
- Lieu de civilité, exemple : collecteur de vêtements et chaussures pour dons (associations des paralysés de France).

Service livraison à domicile des commerçants de Nanterre

SERVICES LIÉS À L'EMPLOI
- Vitrine sur la production et les activités emblématiques locales.
- Accueil spécifique et orientation des per-

sonnes en formation ou en stage.
- Information sur l'insertion professionnelle : formations, stage, autres nécessités dépendant du tissu économique local.
- Salle de réunion et formation.
- Bureaux de voisinage pour transmission de données.

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT
- Commerce multi-services : délégation, représentation ou complément des activités commerciales des communes desservies.
- Boutiques-services : bouquet de services, formulation de commande le matin pour réception le soir.
- Dépôt de pain.
- Livraisons à domicile, groom-service : se faire livrer directement chez soi ce que l'on a commandé à la gare.
- Supérette automatique pour produits de première nécessité ou d'achats fréquents.
- Commerce ambulant.
- Services spécifiques pour les personnes accompagnant les voyageurs.

SERVICES ÉCHANGES TRANSACTIONS
Pour toute prestation nécessitant un délai, un aller-retour.
Ce type d'activité peut permettre de réutiliser la halle marchandises située sur les emprises industrielles des espaces-gares lorsqu'elles sont inutilisées.
- Dépôt-vente.
- Bibliothèque de lecture publique.
- Location de cassettes vidéo.
- Pressing teinturerie repassage.
- Développement de photos.
- Cordonnerie.
- Vente par correspondance.

SERVICES LIÉS À L'ENVIRONNEMENT
- Collecte verre usagé.
- Tri sélectif.
- Recyclage.

SERVICE GLOBAL
- Consultation d'un CD ROM interactif sur les activités, sites et services disponibles tout au long de la ligne, par rubrique et dans chaque gare.
- Information sur le réseau dans son ensemble.

Supérette automatique 24x24 Casino

ETUDES DE TRANSPORTS URBAINS

OPERATIONS AIDEES
Etudes globales des déplacements. Etudes ponctuelles (innovations technologiques, analyse de la demande de transport, prise en compte des besoins de certaines catégories de population, ...).

BENEFICIAIRES
Autorités organisatrices des transports urbains ayant institué un Périmètre des Transports Urbains (PTU).

CARACTERISTIQUES
Subvention d'un taux maximal de 50 % du coût HT de l'étude.

ORIGINE DE L'AIDE
Etat : Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement - Chapitre 63.41 - article 30.
Compte d'affectation spécial n° 902-26 - crédits de catégorie I.

INTERLOCUTEUR
Etat : Direction Départementale de l'Equipement (DDE) - Service Urbanisme et Aménagement.

INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS EN COMMUN

OPERATIONS AIDEES
. aménagement et équipements améliorant la sécurité des usagers, l'accueil du public, l'accès aux réseaux, les liaisons entre réseaux et avec les autres modes de transport,
. aménagement de voirie, équipements destinés à une meilleure exploitation des réseaux,
. équipements assurant l'information des usagers, l'évaluation du trafic et le contrôle des titres de transport.

BENEFICIAIRES
Les communes de moins de 10.000 habitants.

CARACTERISTIQUES
Subvention d'un montant de 25 % des travaux HT.

ORIGINE DE L'AIDE
Département : Conseil Général.
Dotation d'Etat : répartition du produit des amendes de police.

INTERLOCUTEUR
Département : Conseil Général - Direction des Infrastructures et des Transports - Services des Transports et de la coordination.

AMELIORATION DES TRANSPORTS URBAINS

OPERATIONS AIDEES
Amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains, modernisation des réseaux par aménagement de voiries, de gares et pôles d'échanges, d'équipement de productivité interne, de services aux personnes à mobilité réduite.

BENEFICIAIRES
Autorités organisatrices des transports urbains ayant institué un Périmètre des Transports Urbains (PTU).

CARACTERISTIQUES
Subvention de 20 à 40 % de la dépense subventionnable.

ORIGINE DE L'AIDE
Etat : Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement - Chapitre 63.41 - article 23 - Crédits de catégorie I.

INTERLOCUTEUR
Etat : Direction Départementale de l'Equipement (DDE) - Service Urbanisme et Aménagement.

CŒUR DE VILLAGE

OPERATIONS AIDEES
Dynamisation des centres-bourgs par des actions de création ou de réhabilitation de logements sociaux, travaux d'aménagement de l'espace public en accompagnement des opérations de logements sociaux.
Les études nécessaires à la définition et à la réalisation de ces actions.

BENEFICIAIRES
Communes de moins de 7.000 habitants.

CARACTERISTIQUES
Subvention d'un montant de 40% du coût des études et des travaux.

Subvention conditionnée à l'obtention des aides au logement de l'Etat : Prêts Locatifs Aidés (PLA) -
Prime à l'Amélioration des Logements à Usage Locatif et à Occupation Sociale (PALULOS)
Opération pouvant être accompagnée d'aides à l'enfouissement des réseaux électriques et téléphoniques dans le cadre d'une convention régionale (Conseils Régional et Général ; EDF ; France Télécom).

ORIGINE DE L'AIDE
Région : Conseil Régional.

INTERLOCUTEUR
Région : Conseil Régional -Direction Aménagement du Territoire.

PRET PROJETS URBAINS

OPERATIONS AIDEES
Prêts destinés au financement de la restructuration et du développement social des quartiers prévus dans le cadre des procédures contractuelles. Peuvent être concernés les équipements à vocation économique, les actions de désenclavement, les équipements de proximité et les équipements à vocation supra-locale.

BENEFICIAIRES
Communes et groupements de communes, sociétés d'économie mixte, établissements publics, organismes HLM, opérateurs privés.

CARACTERISTIQUES
Prêts sur 15 à 20 ans à un taux de 4,30% en 1999.

ORIGINE DE L'AIDE
Caisse des Dépôts et Consignations.

INTERLOCUTEUR
Caisse des Dépôts et Consignations.

DESENCLAVEMENT RURAL

OPERATIONS AIDEES
Projets liés au désenclavement ou au développement économique des zones rurales.

BENEFICIAIRES
En priorité les communes de moins de 2.000 habitants et groupements de communes constitués en majorité de communes de moins de 2.000 habitants.

CARACTERISTIQUES
Subvention déterminée au cas par cas.

ORIGINE DE L'AIDE
Département : Conseil Général - Fonds de Désenclavement et de Développement Rural (FDDR) composé de ressources provenant de fonds propres du Conseil Général et du Fonds Départemental d'Ecrêtement de la Taxe Professionnelle (FDETP).

INTERLOCUTEUR
Département : Conseil Général - Direction du Développement Economique et du Cadre de Vie - Service du Développement Local et de l'Agriculture.

PRET SUR FONDS D'INGENIERIE

OPERATIONS AIDEES
Prêts destinés au financement des études opérationnelles liées à des opérations s'inscrivant dans le cadre de la politique de la ville ou du logement d'insersion et pouvant donner lieu à un prêt sur fonds d'épargne (prêts projets urbains, prêt expérimental, PLA, PALULOS...).

BENEFICIAIRES
Communes et groupements de communes, sociétés d'économie mixte, établissements publics, organismes HLM, opérateurs privés.

CARACTERISTIQUES
Prêt sur 1 à 3 ans, à un taux de 4,8% en 1999 et plafonné à 700.000 F susceptible de financer 100% du montant de l'étude.

ORIGINE DE L'AIDE
Caisse des Dépôts et Consignations.

INTERLOCUTEUR
Caisse des Dépôts et Consignations.

REHABILITATION DE L'HABITAT PRIVE DANS LE CADRE DES OPAH

OPERATIONS AIDEES
Travaux d'amélioration de l'habitat privé permettant de réhabiliter le patrimoine existant et d'accroître l'offre de logements.

BENEFICIAIRES
Procédure d'intervention concertée entre l'Etat, la commune ou la structure intercommunale et l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat dans le cadre d'une Opération Programmée de l'Habitat (OPAH).

CARACTERISTIQUES
Subvention pour les études et le suivi d'animation (30 % maximum et plafonné à 180.000 F).

ORIGINE DE L'AIDE
Etat : Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement - Chapitre 65.48 - article 50.

INTERLOCUTEUR
Etat : Direction Départementale de l'Equipement (DDE) - Délégation de l'ANAH.

BATIMENTS RELAIS D'ACCUEIL

OPERATIONS AIDEES
Réalisation de bâtiments relais d'accueil qui devront être modulables afin d'accueillir une ou plusieurs entreprises.
Bâtiments réservés aux implantations et créations d'entreprises.
Bâtiments destinés à la location.

BENEFICIAIRES
Communes hors SDAT et constituant de préférence un pôle d'appui pour le développement avec une priorité pour les groupements de communes.

CARACTERISTIQUES
Subvention d'un montant maximal de 50 % des investissements HT et plafonnée à 400.000 F par bâtiment.

ORIGINE DE L'AIDE
Département : Conseil Général.
Fonds Départemental d'Aménagement du Territoire (FDAT).

INTERLOCUTEUR
Conseil Général - Action Economique.

URBANISME

PLAN D'AMENAGEMENT LUMIERE

OPERATIONS AIDEES
Réalisation d'études relatives à la mise en lumière des espaces publics : analyse du site, plan d'aménagement lumière et propositions d'aménagement.

BENEFICIAIRES
Communes

CARACTERISTIQUES
Subvention à hauteur de 50% des frais d'études

ORIGINE DE L'AIDE
Syndicat Intercommunal d'Energie du département - Fonds propres.

INTERLOCUTEUR
Syndicat Intercommunal d'Energie départemental.

OPERATION 1000 VILLAGES DE FRANCE

OPERATIONS AIDEES

Mesures novatrices d'accompagnement d'opérations destinées à favoriser le maintien et l'adaptation du commerce et de l'artisanat par l'amélioration des conditions structurelles d'exploitation. Valorisation du patrimoine dans un souci de promotion touristique.

BENEFICIAIRES

Communes de moins de 2.000 habitants.

CARACTERISTIQUES

Subvention sous condition d'une participation financière de la collectivité locale significative témoignant d'une volonté d'action.

Combinaison possible avec une Opération de Restructuration de l'Artisanat et du Commerce (ORAC) et une Opération Cœur de Pays.

ORIGINE DE L'AIDE

Etat : Fonds d'Intervention pour la Sauvegarde de l'Artisanat et du Commerce (FISAC).

INTERLOCUTEUR

Etat : Préfecture.

OPERATION DE RESTRUCTURATION DU COMMERCE ET DE L'ARTISANAT

OPERATIONS AIDEES

Mesures novatrices d'accompagnement d'opérations destinées à favoriser le maintien et l'adaptation du commerce et de l'artisanat par l'amélioration des conditions structurelles d'exploitation. Investissements lourds de nature immobilière concernant l'aménagement routier ou urbain lié exclusivement à la réalisation de l'opération.

BENEFICIAIRES

Ensemble des communes de petits bassins d'emplois ruraux dont la population peut atteindre jusqu'à 30.000 habitants.

CARACTERISTIQUES

Subvention sous condition d'une participation financière de la collectivité locale significative témoignant d'une volonté d'action.

Partenariat avec les Conseils Régionnaux et Généraux, Chambres consulaires et associations.
Combinaison possible avec une Opération 1000 Villages de France et une Opération Cœur de Pays.

ORIGINE DE L'AIDE

Etat : Fonds d'Intervention pour la Sauvegarde de l'Artisanat et du Commerce (FISAC).

INTERLOCUTEUR

Etat : Préfecture.

OPERATION CŒUR DE PAYS

OPERATIONS AIDEES

Mesures novatrices d'accompagnement d'opérations destinées à favoriser le maintien et l'adaptation du commerce et de l'artisanat par l'aménagement des espaces publics.

BENEFICIAIRES

Communes dont la population est inférieure ou égale à 30.000 habitants.

CARACTERISTIQUES

Subvention sous condition d'une participation financière de la collectivité locale significative témoignant d'une volonté d'action.

Combinaison possible avec une Opération 1000 Villages de France et une Opération de Restructuration de l'Artisanat et du Commerce (ORAC).

ORIGINE DE L'AIDE

Etat : Fonds d'Intervention pour la Sauvegarde de l'Artisanat et du Commerce (FISAC).

INTERLOCUTEUR

Etat : Préfecture.

OPERATION CENTRE 2000

OPERATIONS AIDEES

Mesures novatrices d'accompagnement d'opérations destinées à favoriser le maintien et l'adaptation du commerce et de l'artisanat par l'aménagement des espaces publics.
Doit être combinée avec des opérations concourant à la revalorisation du centre urbain.

BENEFICIAIRES

Communes dont la population est supérieure à 30.000 habitants.

CARACTERISTIQUES

Subvention sous condition d'une participation financière de la collectivité locale significative témoignant d'une volonté d'action.

ORIGINE DE L'AIDE

Etat : Fonds d'Intervention pour la Sauvegarde de l'Artisanat et du Commerce (FISAC).

INTERLOCUTEUR

Etat : Préfecture.

ACTIVITES ARTISANALES, COMMERCIALES ET SERVICES DE PROXIMITE

OPERATIONS AIDEES
Investissements immobiliers permettant la création ou le maintien d'activités artisanales, commerciales et de services de proximité sans obligation de création d'emplois.

BENEFICIAIRES
Communes rurales (moins de 2.000 habitants).

CARACTERISTIQUES
Subvention d'un montant maximal de 30 % des investissements immobiliers primables HT.

Subvention pouvant compléter l'aide de l'Europe :
* maintien d'activités de première nécessité

ORIGINE DE L'AIDE
Département: Conseil Général
Fonds Départemental d'Aménagement du Territoire (FDAT).

INTERLOCUTEUR
Conseil Général : Action Economique.

MAINTIEN D'ACTIVITES DE PREMIERE NECESSITE

OPERATIONS AIDEES
Actions de maintien ou de réouverture de commerces ou d'activités artisanales de première nécessité.
Actions situées en zone 5b.

BENEFICIAIRES
Collectivités locales et établissements publics, associations, entreprises, partenaires privés.

CARACTERISTIQUES
Subvention de 20% à 40% selon que la maîtrise d'ouvrage est privée ou publique avec un plafond d'opération de 500.000 francs HT.

Subvention pouvant être complétée avec l'aide du Département :
* activités artisanales, commerciales et services de proximité

ORIGINE DE L'AIDE
Europe : Fonds Européen de Développement Rural (FEDER).

INTERLOCUTEUR
Etat : Préfecture- Animateur Fonds Européens.

REFORME EN COURS
Réforme des fonds structurels européens à échéance du 1 janvier 2000. Modifications sensibles des zones éligibles à ces fonds. Mise en place de dispositions transitoires de compensation.

STRUCTURATION DE L'ECONOMIE TOURISTIQUE

OPERATIONS AIDEES

Mise en place d'un projet de structuration de l'économie touristique avec une priorité donnée aux projets situés sur un pôle touristique :
- études et conception du projet,
- animation,
- promotion et commercialisation,
- investissements (y compris investissements d'hébergement).

Actions situées en zone 5b.

BENEFICIAIRES

Collectivités locales et établissements publics, associations, entrepreneurs privés.

CARACTERISTIQUES

Subvention d'un montant moyen de 10% à 50% du coût HT avec un coût d'opération plafonné.

ORIGINE DE L'AIDE

Europe : Fonds Européen de Développement Rural (FEDER).

INTERLOCUTEUR

Etat : Préfecture d'Indre-et-Loire - Animateur Fonds Européens.

REFORME EN COURS

Réforme des fonds structurels européens à échéance du 1er janvier 2000. Modifications sensibles des zones éligibles à ces fonds. Mise en place de dispositions transitoires de compensation.

ACTIONS DE PROMOTION DU TOURISME

OPERATIONS AIDEES
Actions de promotion du tourisme : réalisation de structures d'accueil ou de points d'information touristique.

BENEFICIAIRES
Communes et groupements de moins de 20.000 habitants.

CARACTERISTIQUES
Taux de **Subvention** compris entre 20 et 50 % du coût HT avec un plancher de 60.000 F HT et un plafond des dépenses de 700.000 F HT en 1999.

Ne peut être attribuée à un projet bénéficiant d'une aide du Conseil Général.

ORIGINE DE L'AIDE
Etat : Préfecture - Dotation Globale d'Equipement des communes (DGE).

INTERLOCUTEUR
Etat : Préfecture et Sous-Préfectures.

RANDONNEES ET PROMENADES

OPERATIONS AIDEES
Inscription des chemins ruraux au Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées (P.D.I.P.R.).
Viabilisation, panneaux d'information, balisage des parcours, promotion des circuits, aires de pique-nique et gîtes d'étape.

BENEFICIAIRES
Communes, associations et syndicats de communes.
Pour les travaux, les chemins doivent être au préalable inscrits au P.D.I.P.R..

CARACTERISTIQUES
Subvention comprise entre 30 et 50 % du montant HT des travaux, plafonnée pour la création d'itinéraires et de gîtes ; et 80 % pour une action de promotion sur le plan local sous forme de fiches descriptives.

ORIGINE DE L'AIDE
Département : Conseil Général - Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée.

INTERLOCUTEUR
Département : Conseil Général - Direction du Développement Economique et du Cadre de Vie - Service du Développement Local et de l'Agriculture.

PREDIT

PERSPECTIVES

MODE D'EMPLOI

Un ensemble d'utilisateurs variés (exploitants de transports, responsables de collectivités locales, élus, techniciens, associations d'usagers, commerçants,...) peut s'approprier cette boîte à outils. Il s'agit de développer des solutions cohérentes et adaptées en jouant sur les trois champs transports, urbanisme, et services, en dosant chaque composante.

L'enjeu n'est pas tant de mettre en œuvre un maximum d'éléments opérationnels dans chaque domaine que d'orchestrer un projet dont l'efficacité dépendra de la pertinence de la combinaison des actions qui interagiront.
Ce pilotage devra répondre à chaque situation particulière et dépendra de l'existence de volontés fortes et d'opportunité à saisir.

L'étendue des domaines d'actions justifie une amélioration constante de cet instrument, qui pourra être enrichi par l'originalité et l'expérience de chaque démarche.

L'exploitation de la boîte à outils peut intervenir selon des échelles temporelles variables. Certaines actions immédiates répondent à la nécessité d'augmentation de la fréquentation des trains, d'autres, de long terme, s'inscrivent dans une stratégie plus globale de recomposition des territoires.

LE RÔLE DES PÔLES

En ce qui concerne la situation tourangelle, une opportunité pourrait par exemple être tentée à Bléré où l'association des commerçants a eu connaissance d'une utilisation possible du bâtiment-voyageurs. La gare, située en périphérie de la ville, pourrait accueillir une délégation représentant les différents commerces locaux.
Cette démarche pourrait être engagée à titre expérimental dés lors que toutes les conditions de mise en œuvre du dynamisme local seront réunies.

Derrière ces actions d'amélioration et d'optimisation des tâches de la vie quotidienne, existent de véritables enjeux d'aménagement du territoire, visant à rééquilibrer et renforcer le rôle des pôles secondaires, périurbains ou ruraux, d'une région urbaine.
Ainsi, le renforcement de l'utilisation des petites gares permet de ne pas subir un territoire ou un contexte, mais au contraire, d'être un élément d'organisation et de remodelage du périurbain.

Pôle de Bléré

GAIN INDIVIDUEL ET PROFIT COLLECTIF

L'amélioration de la desserte du périurbain par les transports collectifs ne peut être envisagée d'un point de vue exclusivement mécaniste et mercantile, mais doit répondre également à des préoccupations de vie quotidienne et de cadre de vie.
Des expériences étrangères (Karlsruhe, Barcelone,...) témoignent du fait que toute amélioration de l'offre peut susciter une demande non exprimée et souvent sous-évaluée.
La décision de mise en place d'une offre de plus grande qualité découle plus d'une démarche empirique que d'un raisonnement purement cartésien.

Les fruits sont récoltés à différents niveaux. Les bénéfices à attendre d'une augmentation de la fréquentation des gares se situent, non seulement au niveau de l'exploitant et au niveau de l'animation de la commune, mais concernent également le budget des ménages et la réduction de la charge sur l'environnement.

Le passage d'une fréquentation annuelle moyenne de 6,2 à 10 trajets en train par habitant situé dans la zone d'attraction de la gare et par an, représente une augmentation de 60 % de la clientèle périurbaine de la SNCF. Actuellement, on dénombre 426.000 trajets par an dans l'aire urbaine, hors Périmètre des Transports Urbains ; à l'avenir un total de 687.000 déplacements pourrait être atteint. Ces trajets faisant en moyenne 15 kilomètres, cela représente environ 4 millions de voyageurs.kilomètres supplémentaires par an pour ce type de relation.

Si l'on suppose que l'augmentation de la clientèle provient de personnes qui se déplaçaient en voiture avant l'amélioration de l'offre (et non pas de personnes qui auparavant utilisaient l'autocar ou étaient très peu mobiles, ou bien encore n'utilisaient le train que rarement), l'avantage que ces mesures représentent pour les ménages et pour l'environnement peut être aisément quantifié.

La personne qui prend sa voiture chaque jour ouvré dépense, sur la base de 2,5 F par km, environ 1.500 F par mois si son lieu de travail est à 15 km de son domicile, alors que l'abonnement mensuel ne coûte pour cette distance que 220 F, soit une économie par an d'environ 15.000 F (si la personne est seule à bord, ce qui est le cas de loin le plus fréquent).

Ceux qui bénéficient d'une telle économie peuvent être estimés comme suit : sachant qu'on attend 261.000 nouveaux trajets soit 130.500 allers-retours et qu'une personne travaille environ 217 jours par an, cela représente **un gain de 600 nouveaux abonnés**.

D'où une économie globale au niveau des ménages du périurbain desservi par la SNCF de 9 MF environ par an.

Quant à l'impact sur l'environnement, tant local (particules, NOx) que global (CO_2), il peut être appréhendé, dans une première approche, à travers les économies d'énergie obtenues par le transfert de la route vers le rail.

D'après l'ADEME (" Faits et figures - Energie et environnement " Paris 1993) l'efficacité énergétique en milieu urbain était, en 1990, de 17,8 voyageurs.kilomètres par kilo-équivalent-pétrole pour la voiture et de 41,6 pour le TER.

A raison d'un parcours de 15 km fait 2 fois par jour et 217 fois par an, une personne qui habite le périurbain et travaille à Tours parcourt environ 6.500 km par an pour ce motif là. Avec la voiture sa consommation serait -d'après les efficacités précédentes- de 375 kg de pétrole contre seulement 156 kg s'il utilise le TER.
D'où une économie d'énergie de 219 kg de pétrole par personne et par an soit 131 tonnes par an pour l'ensemble de 600 nouveaux clients. Il s'agit simplement d'un premier ordre de grandeur car il faudrait tenir compte de la proportion du trafic assuré par la traction électrique, du détour auquel oblige le rail par rapport à la route (comme entre Monnaie et Tours), du taux d'occupation des véhicules, ...

ANNEXE

ANNEXE

LE CALCUL DES DUREES PORTE-À-PORTE

LA DURÉE DU DÉPLACEMENT PORTE-À-PORTE EN VOITURE

La durée de transport porte-à-porte a été calculée à l'aide d'une formule présentant une partie variable et une partie fixe.

La partie variable est estimée par le produit d'une distance et d'une vitesse. Pour la vitesse, on a retenu une moyenne, hors encombrements, de 60 km/h, sachant que sur certains tronçons les automobilistes vont faire plus mais qu'en agglomération la vitesse est limitée à 50 km/h. Quant à la distance, elle a été approchée en prenant la distance à vol d'oiseau entre la mairie de la commune de départ et la mairie de Tours multipliée par un coefficient de 1,2 pour tenir compte que le réseau à beau être très maillé le trajet réel s'écarte légèrement de la ligne droite.

La partie fixe, qui est estimée à 6 minutes, est en fait la résultante de deux éléments opposés :

■ dans un sens, un " malus " (estimé à 8 minutes) qui cumule le temps perdu dans les encombrements, à raison d'environ 5 minutes, dès que l'on entre dans la zone agglomérée, et le temps de recherche d'une place de stationnement puis de parcours à pied entre cet emplacement et la destination finale, à raison d'environ 3 minutes (uniquement à une extrémité du déplacement, non pas en périphérie car l'espace n'y est pas rare mais à Tours) ;

■ dans l'autre sens, un " bonus " (estimé à 2 minutes) qui traduit le temps gagné par rapport à celui qui arrive en train dans l'hypercentre sachant que celui qui habite au nord de Tours recherche à travailler dans la mesure du possible plutôt au nord de la Loire qu'entre la Loire et le Cher ou au sud du Cher, et inversement pour celui qui habite au sud.

Les systèmes 3615 Ademe-ITI (uniquement pour les distances supérieures à 25 km), Michelin, Autoroute Express... donnent des chiffres comparables à une ou deux minutes près. Notre estimation est très proche de leurs estimations et n'y est jamais inférieure à celle donnée par ces systèmes ; il faut y voir la prise en compte de la recherche du stationnement qui explique que notre formule donne un temps légèrement supérieur de 1 à 3 minutes.

	3615 Michelin	Autoroute Express	Formule (1,2 *dvo) + 6
Montlouis	17 minutes	17 minutes	19 minutes
Monnaie	17 minutes	17 minutes	23 minutes
St-Antoine-du-Rocher	20 minutes	21 minutes	21 minutes
Cormery	25 minutes	25 minutes	27 minutes
Bléré	32 minutes	30 minutes	32 minutes
Chenonceaux	37 minutes	38 minutes	41 minutes

Dans le cas de Monnaie l'écart atteint 6 minutes, ceci est probablement dû au fait que les systèmes informatiques supposent que l'automobiliste prend l'autoroute, alors que ce n'est pas le cas d'un grand nombre de migrants (en 1997, le péage était de 3 F pour mettre 17 minutes au lieu de 20 minutes, et encore cela dépendait de la position de la destination par rapport aux rares sorties de l'autoroute A 10).

LA DURÉE DU DÉPLACEMENT PORTE-À-PORTE EN TRAIN

Dans une perspective de comparaison entre modes, c'est la durée totale porte-à-porte qui devra être estimée dans les deux cas. Elle se décompose en une durée du transport (c'est-à-dire à bord du train ou de l'autorail) et une durée des trajets terminaux (aux deux extrémités).

La durée du transport ferroviaire provient des tableaux fournis par la SNCF qui pour chaque train donne son horaire de départ de la gare étudiée et son horaire d'arrivée à Tours. Nous avons retenu la moyenne des trois meilleurs trains. Dans le cas où il y avait plus de trois trains, nous avons privilégié les trains permettant de gagner Tours avant 9 heures (dans l'optique du migrant alternant).

Les trajets terminaux ont une durée qui est estimée par une formule avec une partie fixe (6 minutes) et une partie variable (1 minute par km entre le barycentre de la population de l'aire d'attraction de la gare et cette gare).

La partie fixe correspond :

■ d'une part, au temps passé entre le moment où on entre dans la gare périphérique et où le train part et qui est estimé à 2 minutes ;

■ d'autre part, au temps passé à Tours entre la descente du train et l'arrivée à destination (en général, un lieu de travail dans un rayon de quelques hectomètres autour de la gare), qui lui est estimé à 4 minutes.

La partie variable est fonction de l'éloignement entre le domicile (supposé situé au barycentre de la population de la zone d'attraction de la gare) et la gare périphérique. Elle est le produit :

■ d'une distance à parcourir entre ces deux lieux. Il s'agit d'une distance pondérée : pour chaque commune de l'aire d'attraction d'une gare on retient le lotissement principal, on calcule la distance par la route entre ce lotissement et la gare, on procède à ce même calcul pour toutes les communes de l'aire d'attraction, puis on pondère des distances trouvées par le poids des populations respectives de ces communes ;

■ d'une vitesse, sachant que ce trajet est supposé parcouru en voiture à 60 km/h en moyenne.

P.R.E.D.I.T.
RECHERCHES STRATÉGIQUES
PROGRAMME MOBILISATEUR N°6
"LIEUX DE TRANSPORT - CONTINUITÉ ET RUPTURE"
Rcherche n°97 MT 55
Novembre 1999

FICHE RÉSUMÉ

LES PETITES GARES DU PÉRIURBAIN EN RÉGION TOURANGELLE

Le contexte tourangeau est marqué par l'existence d'un projet de transport en commun en site propre dans la partie dense de l'agglomération et par la présence, en périphérie, d'une étoile ferroviaire à huit branches, souvent sous-exploitée. La réutilisation de celle-ci passe par la redéfinition du rôle des gares qui la desservent. Ces petites gares du périurbain, souvent délaissées, méconnues ou à l'abandon, constituent pourtant des vecteurs de centralités. Leur environnement peut créer un effet de levier sur l'utilisation des transports collectifs dans une logique de chaînes de déplacements, et leur rôle de concentrateur de trafic peut être favorisé par les politiques d'aménagement, d'urbanisme et de services. Dans la région tourangelle, 6 gares aux contextes différenciés et aux potentiels notables (Monnaie, Montlouis-sur-Loire, Saint-Antoine -du-Rocher, Véretz-Montlouis, Bléré-La Croix et Chenonceaux) ont été retenues pour être l'objet d'études approfondies sous la double problématique transport et développement urbain. Elles constituent enfin un support pour l'établissement d'une «boîte à outils» opérationnelle transposable.